

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - 1972 - revue maritime bimestrielle

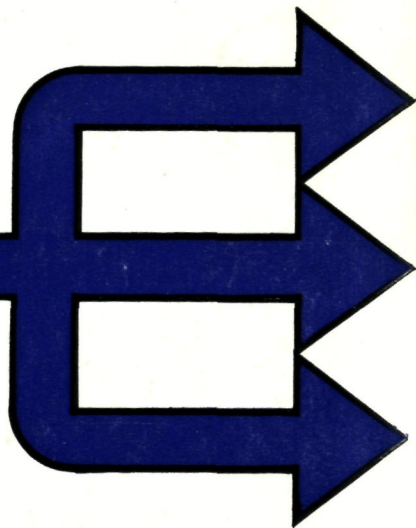


Zegel Stad Oostende, 1335

histoire des sous-marins
het loodswezen
chronique de la voile
maritieme woordenschat
marine marchande
zeemacht - force-navale



20^e jaargang nr. 138
20^e année no. 138





NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. Verleyen, H. Rogie, V. Ségaert, G. Gouwy, C. Adam, F. Van der Taelen, G. Doyen, J. De Ridder, M. Verboven, J. Rondas, P. Benoît, E. Legein, E. Wets, V. Leerman, J. Barbieux, W. De Muynck, F. Van Otterdijk.

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

Neptunus

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - VERKOOP - EN ABONNEMENTSDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque Oostende - Compte 280-0400779-12 de Neptunus.

P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 280-0400779-12 Neptunus.

P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oostende - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende - compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driesche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet.

sommaire

- p. 12 la boutique 't winkeltje
p. 14 aan u, vriend lezer redaktie
p. 15 a vous, amis lecteurs redaction
p. 16 les sous-marins et la lutte anti sous-marine j. barbieux
dessins : c. adam
p. 28 het belgisch loodswezen e. legein
p. 36 telex-marmar
p. 41 geschiedenis van het E 71 - fregat w. de munck
p. 46 bundesmarine j. de ridder
p. 50 maritiem panorama h. rogie

inhoud

- p. 55 la collection molitor redaction
p. 56 50 ans après j. verleyen
p. 62 onze koopvaardij f. van otterdijk
p. 66 chronique de la voile p. benoit
p. 69 les amiraux, capitaines et corsaires de belgique j.c. liénart
p. 73 bibliographie - bibliografie
p. 75 maquettisme - modelbouw c. adam
p. 76 woorden uit de zeemanskist j.b. dreesen
p. 78 de zeemacht redaktie
la force navale redaction

BRIEFWISSELING
Neptunus — BP 17

— CORRESPONDANCE
— 8400 Oostende

Nr 2 - 1972

BOELWERF

N.V.

TEMSE

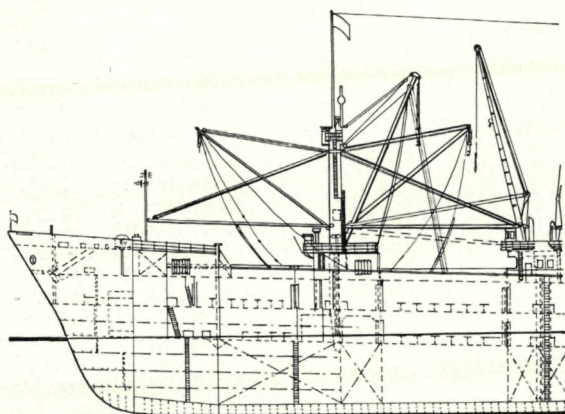
S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

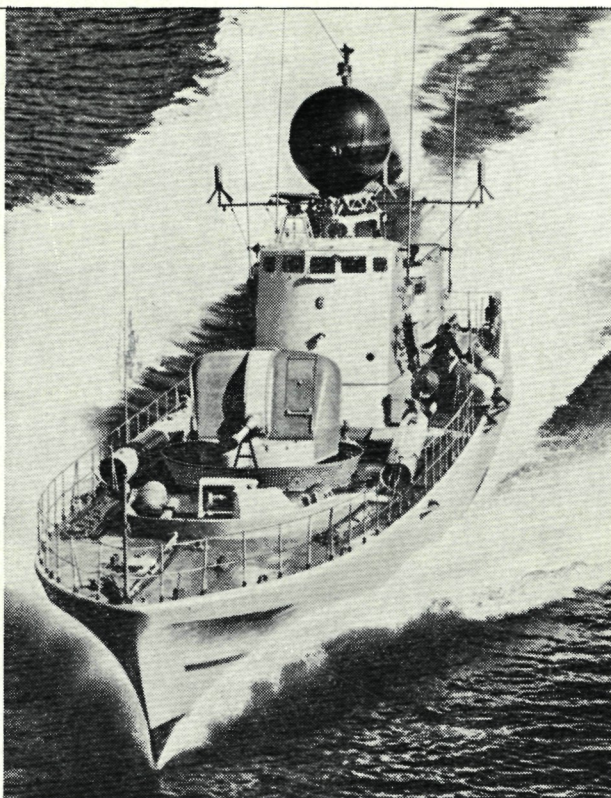
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches
"ZENOBE GRAMME", du garde-pêche
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines
côtiers

MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met een M22-radarvuurleidingsysteem

M20

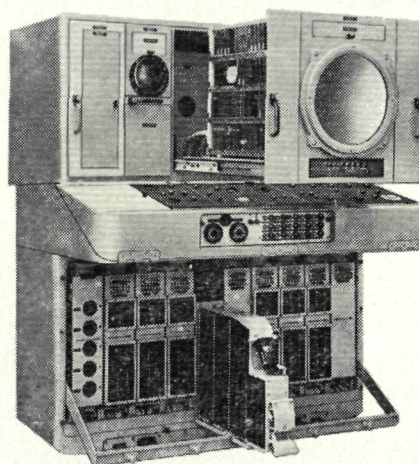
**SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen**



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlaktedoelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volg-antenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

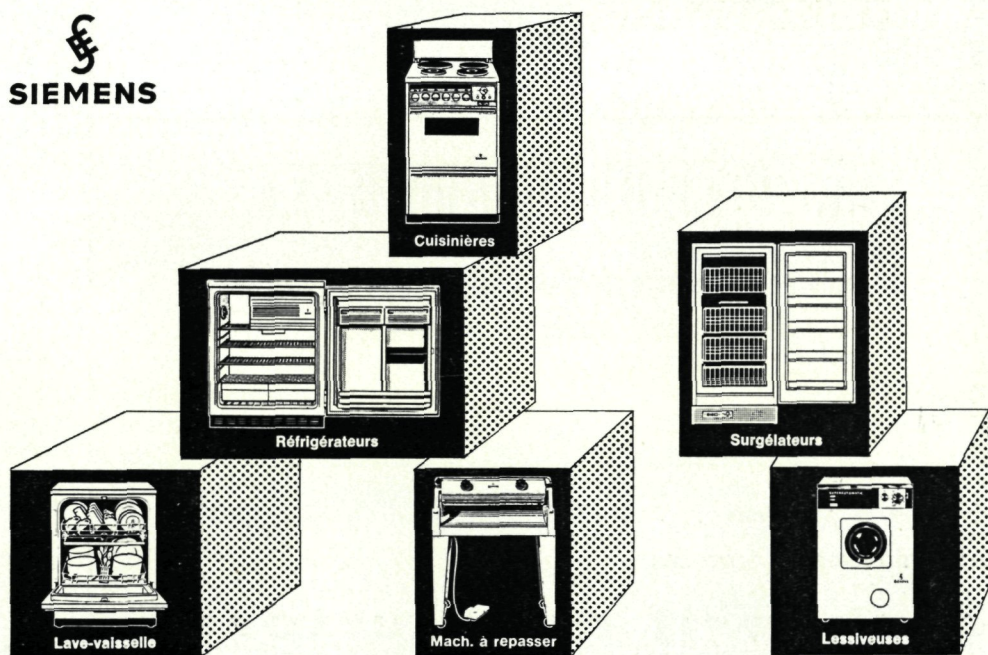
(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

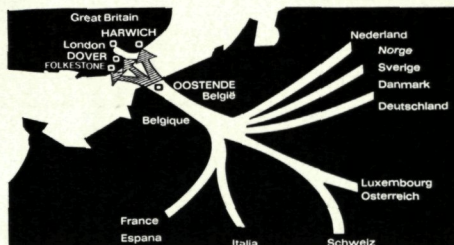
siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

Drie snelle en gemakkelijke verbindingen (passagiers- en carferry diensten tussen BELGIE en GROOT-BRITTANNIE

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganse jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
- Vanaf juli 1972 nieuwe carferry dienst tussen Oostende en Folkestone met minstens een dagelijkse afvaart in elke richting.
- Tijdens de zomer tot 17 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover, Folkestone en Harwich.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover / Folkestone / Harwich, Oostende (tel. 776.01).
- Regie voor Maritiem Transport Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 11.58.90).

n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

drukken is een zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 059 / 751.32

beheer : delrue a. + g.

bouwen ◀

ombouwen ◀

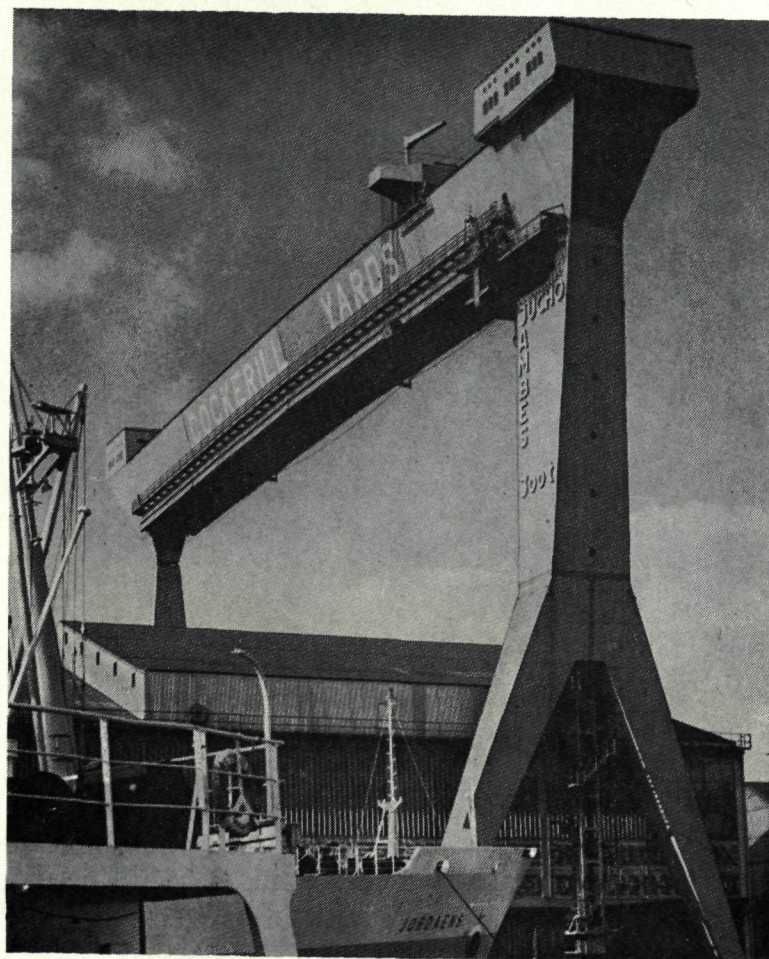
herstellen ◀

dokken van schepen ◀

alle industriële werken ◀

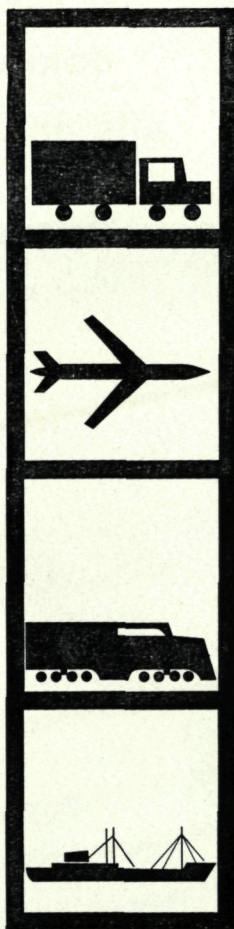
tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex: COCKYARDS HOB 31.175

telegram: COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL!**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

7146/83



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

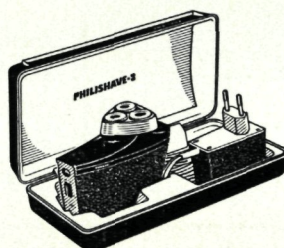
DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :

Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — Tel. (03) 27.78.20

le Philishave
Rechargeable
branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

**United
Bonded
Stores**

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.

vous les connaissez sans doute les fameux produits de la brasserie PIEDBŒUF
zonder twijfel kent U ze reeds de befaamde produkten van de brouwerij **PIEDBŒUF**

jupiler 5

jupiler urtyp

parasol

service commercial et de distribution :
torhoutsteenweg 219, stene-oostende

handels- en besteldienst
tel. 767.47 - 769.56

n.v. ubem s.a.

MECHELSE STEENWEG 150
B-2000 ANTWERPEN

tel. 03-37.29.50
tx. 32.515
tg. ubemship

shipowners
shipmanagers
consulting engineers
ship & cargo surveyors
naval architects

Ecole Supérieure de Radio-navigation asbl

Agréée par le Ministère des Communications
Enseignement mixte

Durée des cours :

2 ans pour Officier-radio de marine

3 ans pour spécialiste en électronique pour la navigation maritime (niveau A1)

AVENUE LOUISE 290, 1050 BRUXELLES

TEL. (02) 491942

Hogere Radio-navigatieschool vzw

Aangenomen door het Ministerie van Verkeerswezen
Gemengd onderwijs

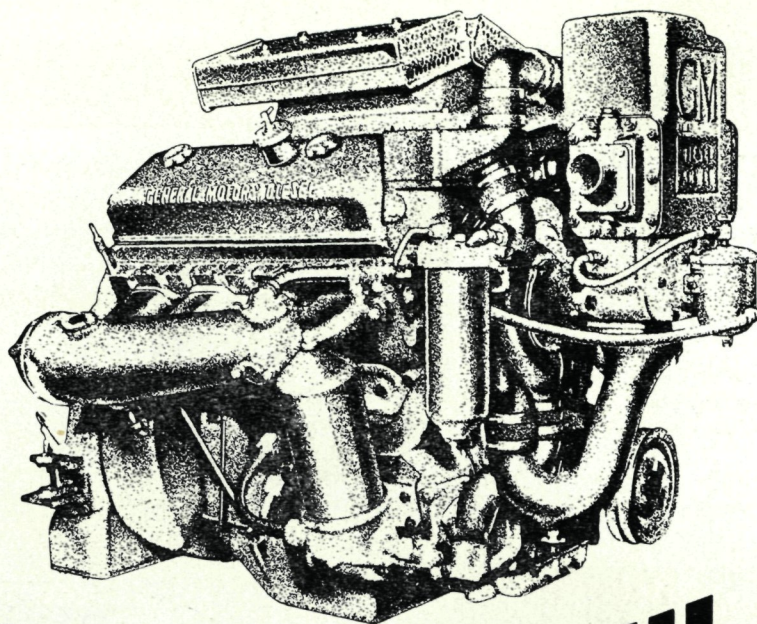
Duur der kursussen :

2 jaar voor Radio-officier ter zee

3 jaar voor specialist in de elektronica voor de zeevaart (niveau A1)

LOUISALAAN 290, 1050 BRUSSEL

TEL. (02) 491942



SANS PAREIL!

Le moteur marin GM Bedford diesel de 145 CV

Il n'y a pas mieux : à puissance égale, ce diesel marin se vend au prix le plus avantageux du marché. Vérifiez vous-même. Vous voudrez un GM Bedford dans votre bateau. De 40 à 145 CV. 4 ou 6 cylindres. Service spécialisé partout. Tous renseignements vous seront fournis par



General Motors Continental

NOORDERLAAN 75 — TEL. (03) 42.11.00
2030 ANTWERPEN

la boutique - 't winkeltje - la boutique

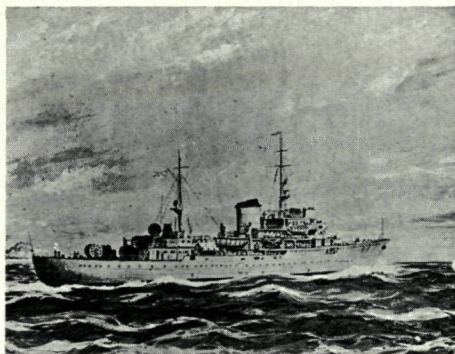
ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8×9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.



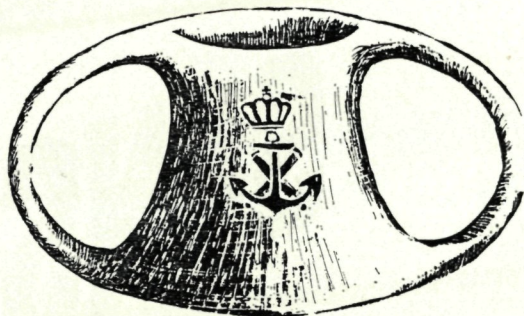
AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8×9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.



Prachtige gouache, vierkleurendruk, naar C. Adam, formaat 27×38 , nog slechts enkele in stock, 30,— F per gouache.

Magnifique reproduction de la gouache «Kamina» de C. Adam, format 27×38 . Restent quelques exemplaires à 30,— F.



Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OSTENDE. Prix : 100 F.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 150,— F (120,— F + 30 F B.T.W.) plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 150 F pièce (120,— F + 30 F T.V.A.) + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.

ique - 't winkeltje



ZEEMANSLIEDEREN

De LP 33 T - STEREO - werd vervaardigd met de medewerking van:

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.

Vocrzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

Side 2

La Danaé

Au 31 du mois d'août

Pauvre marin

Le grand coureur

Les trois marins de Groix

CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration:

Des fibres et tambours de la Musique de la Force Navale.

Du chœur d'hommes « St.-Barbe » sous la conduite de Willy Van Poucke.

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre Eddie Dorsan.

Side 1

Kapiteyn Bart

Vertrek naar Island

Daar was een meisje loos

Het afscheid

Het Kaperslied

De tous les aspects du folklore maritime, ce sont les chants des marins qui représentent la forme la plus directe du retour au passé.

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.

CCP 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende pour compte 280-0400779-12 de Neptunus ou CCP 146270 du Kredietbank d'Ostende pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zeilvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.

Bestelling enkel door betaling op postrekening 17.55 aan de Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 280-0400779-12 van Neptunus of postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

Suit au succès formidable du LP « Chants du marin », nous avons décidé de publier un chansonnier marin. Vous trouverez ci-dessus quelques titres du LP repris dans cet excellent recueil.

Ces 50 chansons, choisies parmi les meilleurs chants marin, d'une présentation agréable avec de nombreuses illustrations, ne coûtent que 60,- Fr, TVA comprise. L'édition en est limitée à 900 exemplaires numérotés.

Kaperslied
Les trois marins de Groix
Bless' em all
Oldsailers never die
La fille du roi d'Espagne
Matrozenlied

Vertrek naar Island
Le grand Coureur
Kapitein Baert
Pauvre Marin
Au 31 du mois d'Août
Anchors aweigh

Na het sukses van de langspeelplaat « Zeemansliederen » is eindelijk de lang verwachte bundel met « Zeemansliederen » verschenen.

Vijftig van de beste internationale zeemansliederen, mooi gepresenteerd, met talrijke illustraties en dit voor slechts 60,- Fr.

Beperkte oplage van 900 nummerde exemplaren. Hiernaast vindt U een kleine keuze uit de inhoud, die nog vele andere liederen vermeldt en reeds voor 60,- Fr BTW inbegrepen, verkrijgbaar is.

Aan U, vriend lezer...

Nog geen maand geleden verscheen het eerste nummer van onze 20ste jaargang en nu eind juni, is U vriend lezer reeds in bezit van het tweede nummer. Dit betekent dat de redactie een koortsige maand achter de rug heeft, maar kom dat hebben wij er toch voor over. Het is immers een traditie geworden, dit steeds maar terugkerend gevecht tegen de tijd, om vier nummers klaar te stomen vóór het begin van de vakantie.

Met dit nummer is onze schare medewerkers opnieuw vergroot. Luitenant ter Zee Barbieux publiceert het eerste artikel van een belangrijke reeks over de geschiedenis van de onderzeeboten. Degelijk artikel, goed gedocumenteerd en geïllustreerd door ons aller Carlo Adam. Een nieuwkomer is de Heer F. Van Otterdijk, die de rubriek « Onze Koopvaardij » onder zijn vleugels zal nemen. De Heer Van Otterdijk is een enthousiast en onderlegd liefhebber van de Scheepvaart, actief lid van de Belgian Nautical Research Association, kortom iemand die met kennis van zaken deze rubriek kan leiden.

In dit goed gevarieerd nummer vinden wij het tweede deel over het Belgische Loodswezen, geïllustreerd met enkele merkwaardige archiefstukken. Terwijl de redactie toch op het archief aan 't snuffelen was, heeft zij van deze gelegenheid gebruik gemaakt om enkele merkwaardige stadszegels van Oostende te reproduceren om het artikel te illustreren.

Afwijkend van de gewoonte om slechts niet gepubliceerde artikels af te drukken, hebben we het nuttig geacht het artikel over de fregatten van Korvetkapitein Ir. W. De Munck te publiceren; dit artikel was enkele weken geleden gepubliceerd in Sonar, het blad van de Antwerpse Reserveofficieren, die we langs deze weg danken voor de overname.

Niettegenstaande onze Voorzitter ergens op zee aan de manoeuvres « NORMINEX » deel nam (ook de redactie is samengesteld uit varend personeel) zag hij nog de tijd om enkele « corsaires » uit zijn mouw te schudden.

Een goed gevulde zeemachtrubriek, de kronieken Maritiem Panorama, Telex-Marmar, Zeemanskist, Zeilsport, 50 jaar geleden, Bundesmarine, maken dat dit 138e nummer van Neptunus opnieuw heel wat te lezen biedt.

A vous, amis lecteurs...

Il y a moins d'un mois paraissait le premier numéro de notre 20ième année que déjà fin juin vous recevrez le deuxième numéro. Cela suppose un travail acharné de la part du comité de rédaction qui pourtant a conservé le sourire, puisque cette façon de faire devient de plus en plus traditionnelle, l'éternel combat pour terminer quatre numéros avant les vacances.

Notre équipe grandit, le Lieutenant de Vaisseau Barbieux a rallié nos rangs et publié le premier article d'une importante série consacrée à l'histoire des sous-marins. Article soigné, bien documenté et illustré par notre unique Carlo Adam.

Un nouveau venu encore, Monsieur F. Van Otterdijk, qui s'occupera de la rubrique « Notre Marine Marchande ». Monsieur Van Otterdijk est un fervent de la Marine, membre actif de la « Belgian Nautical Research Association » en un mot, la personne choisie pour mener à bon port cette rubrique.

Ce deuxième numéro nous apporte la seconde partie de l'article traitant du pilotage belge, - richement illustré de photos remarquables issues des archives. La rédaction en a profité pour reproduire certains anciens sceaux de la ville d'Ostende.

Faisant exception à la règle de ne faire paraître que des articles inédits, nous avons cru bien faire en publiant l'article du Capitaine de Corvette Ir. W. De Munck qui nous parle des nouveaux escorteurs ; cet article a été publié voilà quelques semaines déjà dans « Sonar », le périodique de l'Association des Officiers de Réserve Force Navale, Province d'Anvers, que nous remercions par la présente voie.

Nonobstant le fait que notre Président vogue les mers en participant à l'exercice « Norminex » (la rédaction compte également des navigants) il a quand-même trouvé moyen de nous sortir quelques « corsaires ».

Une rubrique Force Navale bien agencée, les chroniques Panorama Maritime, Telex-Marmar, Zeemanskist, la Chronique de la Voile, 50 ans après et celle de la Bundesmarine font de ce 138ième numéro de Neptunus un exemplaire qui fera parler de lui.

les sous-marins...

j. barbieux

dessins : carlo adam

FIRST DETAILED INTERIOR VIEW OF THE MYSTERIOUS HOLLAND TORPEDO

DU REVE INSENSE AUX ENGINS PLUS DANGEREUX POUR LEUR EQUIPAGE QUE POUR L'ENNEMI.

Il n'est pas possible même si l'on remonte très loin dans l'histoire, de retrouver avec certitude l'époque à laquelle des hommes auraient pour la première fois, imaginé et tenté de créer les précurseurs des sous-marins.

Il est cependant certain que l'idée d'un engin submersible a dû germer dans le cerveau humain en période de guerre. Les armées navales, à l'instar des armées de terre qui faisaient le siège d'une ville pour l'amener à se rendre, établissaient un blocus des ports et des côtes du pays ennemi pour interdire tout approvisionnement par sa flotte marchande ou par des neutres. Les assiégés dont les besoins vitaux n'étaient plus satisfaits, cherchèrent un moyen de desserrer l'étreinte et faire sauter le verrou.

L'histoire sous-marine des humains commença à l'époque où ils trouvèrent moyen de nager sous l'eau utilisant un roseau ou une outre lestée remplie d'air ; cela leur permit d'attaquer les vaisseaux mouillés devant leurs ports. Des récits de tels exploits nous sont parvenus dès 840 à 420 avant J.C. : ces nageurs de combat allaient simplement couper les câbles des navires au mouillage, et ceux-ci partaient à la dérive s'échouer sur les plages ou s'écraser sur les rochers.

Puis vint la cloche à plongeurs, déjà expérimentée en 325 avant J.C. par Alexandre, roi de Macédoine, et Néarque, Commandant de sa Flotte. Cette cloche sera perfectionnée au cours des siècles et sera déjà très répandue au XVIème siècle.



SHOWING INVENTOR HOLLAND AND HIS EXPERTS AT THEIR STATIONS.

Le « HOLLAND VII » 1898.

1ère PARTIE

Le premier dessin d'un bateau sous-marin apparaît dans « De Re Militari » publié par R. Valturius à Vérone en 1472. Il s'agit d'un cylindre fermé aux deux extrémités par des demi-sphères, propulsé manuellement par des roues à aubes. Il aurait servi à faire traverser des rivières à des soldats effectuant des raids.

En 1578, William Bourne, mathématicien anglais, se sert du principe d'Archimède pour établir les normes scientifiques du bateau sous-marin. Un navire surnage parce qu'il est plus léger que le poids du volume d'eau qu'il déplace ; pour lui permettre de plonger, il suffit d'en accroître le poids ou d'en diminuer le volume.

Il imagina donc un navire à flancs de cuir que l'on pourrait « dégonfler » et « refongler » à volonté au moyen de vis de pression ; l'intérieur serait aéré par un mât creux dont le sommet resterait au dessus de la surface.

En 1624, Cornélius Van Drebbel, physicien hollandais inventeur du thermomètre, construisit en Angleterre, une embarcation sous-marine ; c'était fort probablement une chaloupe recouverte de cuir dans laquelle il avait placé quelques caisses à eau à paroi mobile par vis suivant le principe de Bourne ; elle était propulsée par 12 avirons et aurait parcouru environ 15 km sur la Tamise emportée par le courant de Westminster à Greenwich, naviguant à quelques pieds de la surface.

En 1653, de Son, Français vivant en Hollande, construisit un navire submersible dont les roues à aubes devaient être mues par un ressort, mais il ne trouva pas le bon acier pour fabriquer son ressort.

En 1680, Borelli, physicien italien, imagine un sous-marin ayant la forme d'une barque pontée mue par des avirons dont les caisses à eau étaient remplacées par des outres.

De 1687 à 1695, Denis Papin, encouragé par S.A.S. Charles, Landgrave de Hesse, créa divers engins sous-marins tout en métal, peu maniables, mais utilisa pour la première fois des ballasts sans paroi mobile. Il ne continua pas ses recherches ; il avait pourtant imaginé la double propulsion : des avirons, (puis la voile pour naviguer en surface) et une hélice pour la navigation en plongée.

En 1729, un charpentier anglais, Symons, réalisa un submersible en bois lesté de plomb. Il le construisit en deux parties coulissantes pour en faire varier le volume et plongea 45 minutes dans la Dart.

En 1773, Day, mécanicien anglais de Yarmouth, transforma une petite embarcation en sous-marin et tenta une plongée à 300 m pendant 24 heures. On ne le revit plus, car son sous-marin avait été écrasé par la pression ; c'est la première victime connue dans l'histoire des sous-marins.

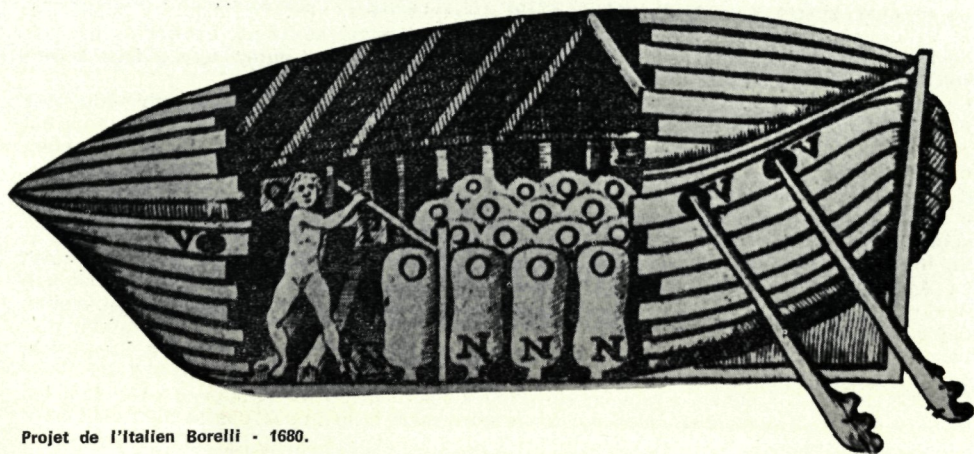
Toutes ces inventions n'avaient pas un but d'utilisation militaire, certaines relevaient même du rêve, mais toutes ont apporté quelque chose qui a permis à l'idée de progresser.

Les choses plus sérieuses ne commencent qu'avec Bushnell.

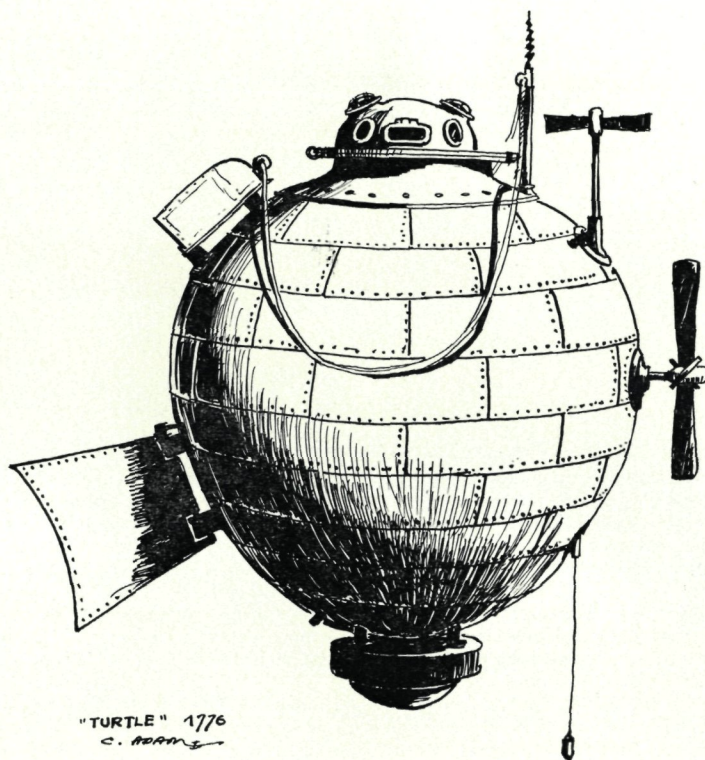
Cet ingénieur américain avait fait ses études universitaires en France ; passionné de navigation sous-marine et d'explosifs, il met au point la poudre utilisable sous l'eau ; elle était absolument nécessaire pour permettre au sous-marin d'attaquer en plongée.

En 1775, il construisit son TURTLE, un sous-marin, ayant la forme de deux carapaces de tortue accolées. La coque en bois était sans doute recouverte de métal et pouvait résister à la pression de 50 pieds (15 m.). Un homme ayant à sa disposition une hélice verticale et une autre horizontale avec manivelle et pédales, pouvait le manœuvrer ; des hublots placés dans l'hiloire de l'écoutille lui donnaient une visibilité suffisante pour naviguer en demi-immersion et l'air contenu dans le « navire » lui assurait une autonomie d'une heure et demie en plongée ; pendant ce temps, il arrivait à parcourir quelques centaines de mètres. Son armement consistait en une mine de 75 kg avec fusée à temps ; il fallait la fixer à la coque au moyen d'un tire-fond.

En juillet ou août 1776, le Sergeant Erza Lee, attaque le HMS EAGLE un vaisseau de 64 canons mouillé près de New-York. Remorqué avant l'aube jusqu'à un mille de l'ennemi, il approche, emmené par le courant ; utilisant son gouvernail et l'hélice de propulsion, il corrige son cap, naviguant en surface. Il plonge à une encablure et vient se coller sur l'arrière du navire. Il essaie en vain de fixer le tire-fond dans la coque, étant semble-t-il tombé sur une plaque métallique de renfort près des ferrures du safran. Le sergent essaie alors de se déplacer, mais le courant s'est renforcé, et le sous-marin passe sous la



Projet de l'Italien Borelli - 1680.



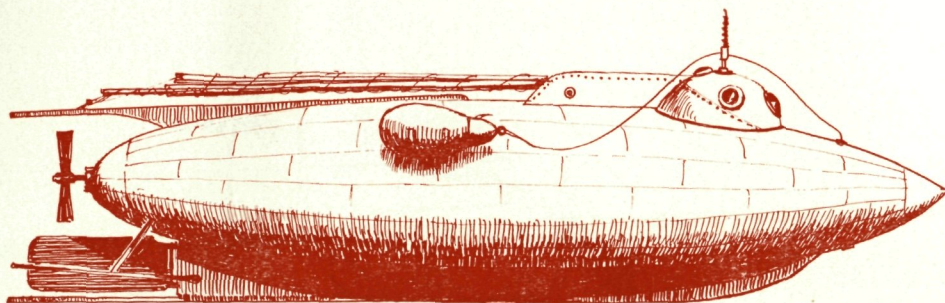
coque, puis revient en surface et replonge. Jusqu'au lever du jour, il lutte contre le courant pour retrouver le vaisseau et ne peut le rejoindre. Il regagne alors la rive amie après des heures de travail, ayant dû larguer la mine pour diminuer le poids de son engin. Une autre attaque fut exécutée quelques mois plus tard sur l'Hudson, mais emporté par le courant, le TURTLE ne put atteindre son objectif.

La troisième attaque connue fut exécutée le 25 décembre 1777 à l'embouchure de la Delaware. Lee descendit la rivière et parvint à se coller à la coque du « MAIDSTONE » ; il y planta son tire-fond, largua la mine et voulut s'éloigner au plus vite du vaisseau. Au moment de le quitter, il manœuvra l'hélice verticale ; celle-ci se prend dans le câble de la mine et le sergent force sur l'hélice pour casser le câble. Il y parvient après de longues minutes d'angoisse. La mine partit à la dérive entre deux eaux et le TURTLE s'éloigna du secteur dangereux ; il était suffisamment éloigné lors de l'explosion qui n'occasionna aucun dommage aux vaisseaux mouillés, mais sonna un réveil général quelque peu brutal pour les équipages anglais.

Bien que le but recherché, couler les navires ennemis, ne fut pas atteint, les attaques inquiétèrent au plus haut point les amiraux d'escadre, les obligeant à renforcer la veille et à prendre des mouillages plus éloignés de la côte.

Un TURTLE effectue encore une mission contre le HMS RAMILLIES à New-London en 1812, mais sans succès.

En 1798, Fulton, ingénieur américain ayant fait ses études en Angleterre, conçoit l'arme radicale pour lutter contre les vaisseaux puissamment armés. Son projet est de construire un ellipsoïde de 6,80 m de long, 2 m de diamètre, pourvu d'une calotte sphérique avec hublots ; la propulsion sera manuelle sur une vis d'Archimède ; l'équipage de 3 hommes



NAUTILUS - 1800 - Voiture à poste de plongée

« NAUTILUS » de Fulton, 1800.

disposera de 2 gouvernes, l'une de direction, l'autre de profondeur, de ballasts avec une réserve de flottabilité de 5 kg ; pour la navigation en surface, un mât sera relevé et une voile déployée. L'armement sera une mine de 100 kg à fixer à la coque de l'ennemi selon le principe de Bushnell, dont la mise à feu par briquet est déclenchée par traction sur le câble déroulé par le sous-marin lors de son éloignement. Cela n'intéresse personne ! En Angleterre, Bavière, Hollande et France, toutes les autorités marquent une opposition morale à ce projet d'arme diabolique et déloyale qui, de plus, aurait pu amener le chômage dans les arsenaux ; en effet, 10 sous-marins ne valaient pas un vaisseau de 80 canons quant aux besoins logistiques et administratifs !

En 1800, suite à l'avis favorable d'une commission présidée par le Ministre de la Marine, Napoléon offre son aide financière à Fulton.

Le 13 juin 1800, le NAUTILUS, premier sous-marin tout en métal est lancé sur la Seine à Paris ; il reste en plongée 20 minutes tout en se déplaçant, refait surface, replonge et accoste. Fulton déploya la voile et tira quelque bords sous l'œil ébahi du public. Le 29 juillet, près de Rouen, il navigue 3 heures en surface à la voile, puis effectue 2 plongées de 8 et 17 minutes avec 2 hommes à bord par 25 pieds d'immersion. Le 31 juillet, une plongée de 2 heures est réalisée en bassin, au Havre. A cette époque, la vis d'Archimède est remplacée par une hélice et on place une hélice verticale sur l'avant, car la gouverne de profondeur était inefficace.

Ayant reçu une patente, Fulton part à l'attaque vers la Houge, le 12 septembre 1800. Malheureusement, le secret est mal gardé. Chaque fois qu'il effectuera une sortie vers l'île Saint Marcouf, le NAUTILUS arrivera sur une rade vide ; les bricks qui s'y trouvaient ont été chaque fois avertis de l'appareillage du sous-marin et ont levé l'ancre pour s'éloigner du danger.

Le NAUTILUS I sera désarmé et abandonné sur une plage de la baie de la Seine au début de l'hiver de la même année.

Après de longs pourparlers, Napoléon finança encore la construction d'un nouveau NAUTILUS I. Construit à Paris en 1801, il sera essayé le 3 juillet à Brest où il plonge durant une heure à 25 pieds. Le 21 juillet, Fulton quitte le quai accompagné de 3 hommes. L'appareillage se fait à la voile, et en deux minutes, celle-ci est ferlée, le mât affalé et le NAUTILUS en plongée. FULTON a placé deux hommes à la propulsion, un à la barre, tandis qu'il règle l'immersion en se basant sur le baromètre et ordonne le cap à suivre selon les indications de la boussole. Le 7 août, une sphère de cuivre contenant de l'air comprimé à 200 atm. est embarquée et le NAUTILUS reste en plongée pendant 6 heures. Jamais FULTON ne put prouver son efficacité au combat, car dès son appareillage, les espions anglais prévenaient les navires au mouillage à Camaret ou à Berthaume ; ceux-ci appareillaient ou triplaient leur veille en mettant à l'eau leurs embarcations armées pour patrouiller aux abords immédiats de la zone.

N'ayant plus de soutien financier du gouvernement français, Fulton repart en Angleterre

en 1804, et y dessine les plans de son NAUTILUS II : c'est une embarcation pontée contenant un cylindre de cuivre habitable ; le ballast se trouve entre ces deux coques. L'Amirauté le désapprouvera voyant d'un mauvais œil le développement d'une arme capable de lutter contre la supériorité des vaisseaux. En 1806, Fulton rentre aux USA où il fait les plans d'un sous-marin de 24 m de long, propulsé par roues à aubes et vapeur, mais ce projet ne sera pas réalisé.

Les sous-marins de Fulton auraient pu interdire un blocus rapproché des côtes, mais pas un blocus élargi et de toute façon, la maîtrise des mers au large restait l'apanage de la Royal Navy.

En 1809, les frères Coëssin essayent le NAUTILE, long de 8 m, 9 hommes d'équipage, 4 avirons et pourvu d'un tuyau avec flotteur pour l'aération. Il coule pendant les essais au Havre ; l'équipage parvient à chasser l'eau, à remonter en surface et l'on abandonne le projet.

En 1821, aux Etats-Unis, Johnston construit un sous-marin de 33 m de long pour délivrer Napoléon à Sainte-Hélène. Il avait une coque de bois doublée de cuivre avec une voile pour naviguer en surface. Napoléon mourut avant l'achèvement du navire. Passé en Angleterre, Johnston propose son sous-marin à l'Amirauté et y effectue une démonstration : la mine placée sous la coque d'un vieux navire le fit voler en mille pièces. Les Anglais ne voulaient toujours pas encourager ce genre de recherches aussi, en 1823, Johnston passe-t-il en France pour proposer 5 sous-marins au gouvernement qui les refuse.

Cependant en France, divers sous-marins seront encore expérimentés par initiative privée. En 1827, Beaudoin essaye un sous-marin aux Andély sur la Seine.

En 1832, Villeroi expérimente un sous-marin de 30 m à avirons ; refusé par le gouvernement, il sera utilisé en 1863 aux USA pendant la guerre de Sécession.

En 1834, Le Docteur Petit périt dans son submersible testé à Amiens.

En 1846, Le Docteur Payerne construit à Paris un sous-marin, qui fut essayé à Brest.

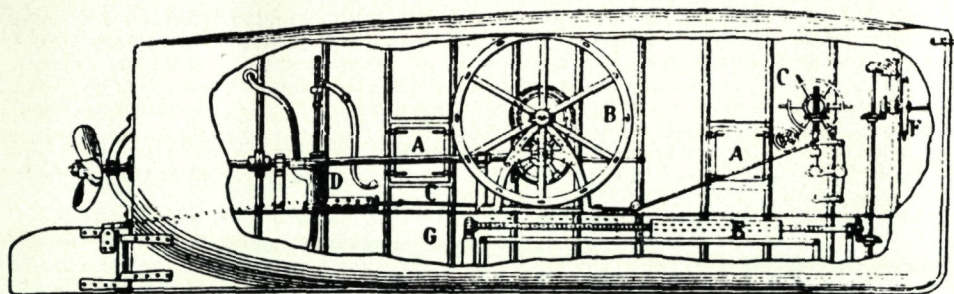
Mais le plus intéressant des chercheurs de l'époque fut sans conteste le sous-officier d'artillerie bavarois Bauer.

En 1850, durant la guerre entre le Danemark et l'Allemagne, il construit à Kiel son PHOQUE de FER ou PLONGEUR MARIN⁽¹⁾ très proche du NAUTILUS : il a une coque métallique de 35 tonneaux, une hélice à bras et emporte une mine à fixer à la coque ennemie. La seule innovation est un poids curseur servant à régler l'assiette du bâtiment. Les essais sont prometteurs et, en décembre 1850, il appareille de Kiel pour attaquer la flotte danoise ; les vaisseaux prévenus s'éloignent.

Lors de nouveaux essais, le 1er février 1851, une tôle cède et le sous-marin coule pour se poser par 18 m de fond avec ses 3 hommes d'équipage. Ceux-ci durent attendre 5 longues heures avant de pouvoir ouvrir le panneau et se sauver : le sous-marin s'étant rempli d'eau, la pression de l'air était devenue égale à celle de l'extérieur sur l'écouille. L'épave sera relevée en 1857, et placée dans le musée de Kiel.

Bauer avait réussi à faire reculer le blocus, mais ne reçut pas les encouragements escomptés ; passé en Autriche, il y dessine les plans du BRANDTAUCHER qui sera refusé pour des raisons de moralité.

En Angleterre, il étudie une propulsion à poudre, gaz et hélice, mais à bout de ressources, il part pour la Russie en 1855. A Saint-Petersbourg, son DIABLE MARIN⁽²⁾ est mis en chantier. C'est un sous-marin de 15,80 m de long, propulsé par une hélice mue par 4 roues à bras, ayant un lest de 47 tonnes de ferraille et de 22,5 T d'eau ; il lui suffisait d'admettre 5 litres d'eau en plus pour s'immerger. L'équipage était composé de 10 hommes pour la propulsion, Bauer comme Commandant, un officier et un mécanicien. La Marine impériale s'oppose aux essais du submersible et il ne sera mis à l'eau à Cronstadt que le 26 mai 1856 alors qu'il était terminé depuis le 2 novembre 1855. Il effectuera 136 plongées, pénétrera sans être repéré dans le port impérial, effectuera des essais de navigation à la boussole, des essais d'éclairage et prendra les premières photos sous-marines à travers les hublots. Pour l'attaque, une mine de 500 livres doit être fixée à la coque par un scaphandrier sorti du sous-marin par un sas ; son autonomie est de 4 heures en immersion.



« BRANDTAUCHER » de Bauer, 1852.

Bauer quittera la Russie en 1860, car la Marine Impériale rejette son sous-marin ; il part alors pour la France où il ne sera pas plus accepté et retournera en Allemagne pour s'installer comme releveur d'épaves. Aux Etats-Unis, en 1850, Lodner Phillips, un cordonnier, construit deux sous-marins en forme de cigares, l'un d'exploration, l'autre de combat ; ce dernier est armé d'un canon sous-marin et d'un tube lance-torpille. L'inventeur s'y enferme 10 heures avec sa femme et ses deux enfants sur le lac Michigan. La propulsion est réalisée par une hélice à bras pour deux hommes ; l'innovation consiste en une pendule à piston réglant automatiquement l'assiette du bâtiment. Il disparaîtra en 1870 lors d'une plongée profonde dans le Lac Erié.

En Espagne, en 1859, Monturiol construit son ICTINIO I de 453 tonneaux. Ce sous-marin possède deux ensembles de propulsion à la vapeur et une hélice ; en 1865 il le dotera d'un « canon » tirant de bas en haut des fusées et cela étant en immersion. De plus, une tarière mue à la vapeur lui permet de percer les coques.

En France, en 1858, Le Commandant Bourgeois propose à la Marine les plans d'un sous-marin à air comprimé : 23 réservoirs contenant 117 m³ d'air à 12 kg lui permettraient d'atteindre 4 nœuds sur quelques milles. Le polytechnicien Charles Brun se voit confier le projet et le PLONGEUR⁽²⁾ construit en tôles rivées, est lancé le 10 avril 1863 à Rochefort (1er sous-marin construit par une Marine de Guerre) : il fait 420 Tx pour une longueur de 42,50 m ayant la forme de cigare très allongé coiffé d'un petit kiosque et armé d'un éperon de 4,50 m avec une « torpille » (charge explosive en bout). Lors du premier essai, un hublot cède et le sous-marin coule ; l'équipage peut se sauver.

Renfloué, on poursuit ses essais, mais le problème de la stabilité d'assiette ne put être résolu même pas avec une hélice verticale et deux pendules.

Aux Etats-Unis, Alsitt met en chantier à Mobile, un sous-marin de 21 m de long, marchant à la vapeur en surface et à l'électricité en plongée ; prêt en 1862, il servit surtout à mouiller les mines.

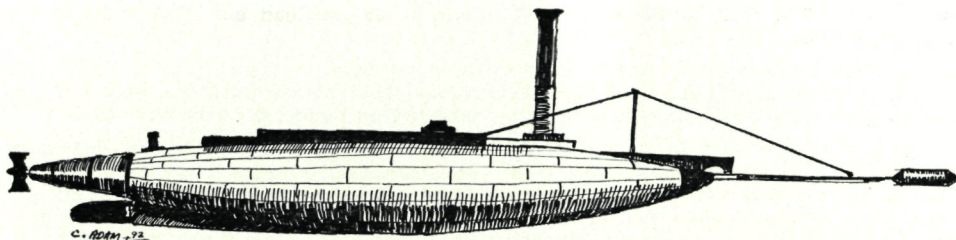
En 1863, on construit à Philadelphie le sous-marin de Villeroi refusé en France, 30 ans plus tôt ; il est d'abord équipé d'avirons à pales pliantes actionnés par 16 hommes, puis est pourvu d'une hélice à manivelle. Son armement consiste en 2 canons, un éperon, une tarière et des scies.

Faute d'avoir trouvé un moyen de propulsion efficace en immersion, les Sudistes construisent des demi-submersibles connus sous le nom de « DAVID » par opposition au nom des batteries flottantes des Nordistes, les « GOLIATH ». Le premier DAVID, propulsé à la vapeur, faisait 4 à 5 nœuds et portait une perche torpille dont l'explosion était déclenchée manuellement du bord.

Le 5 octobre 1863, un DAVID à vapeur de 15 m de long attaque le NEW IRONSIDES de 3.480 Tx, voilier mixte avec un blindage de 4 pouces à la flottaison. Aperçu par un veilleur, le feu est directement ouvert sur le submersible, le Lt Glossel à bord du DAVID

(2) Diable Marin : Long. 15,80 m, largeur 3,80 m, hauteur 3,25 m.

(3) Plongeur : Long. 42,50 m, largeur 6 m, 453 Tx, coque 135 T, moteur 59 T, eau d'immersion 33 T équipage et arme 13,85 T.



"HUNLEY." Type "David" 1864

« DAVID » à vapeur - 1863.

déclanche la « torpille ». Suit une formidable explosion qui ébranle le navire sans dommage. La perche a été soit placée trop haut, soit déclanchée avant d'être en contact avec la coque. Le DAVID s'éloigne alors pour couler un peu plus tard ; ayant été quelque peu disloqué par l'explosion, il faisait eau, mais l'équipage put être recueilli par un navire ami.

En 1863, le Capitaine sudiste Hunley inventa un « vrai » sous-marin de 9 m de long propulsé par hélice à bras (8 hommes) qui était muni d'un gouvernail de plongée à l'avant. Par manque d'air il ne pouvait rester plus de 25 minutes en immersion. Au début, il remorquait une « torpille » suivant le principe de Fulton expérimenté à Brest en 1801, puis en Angleterre en 1805.

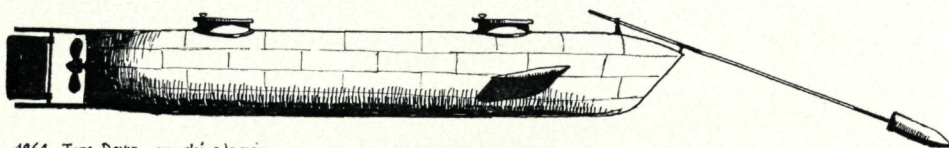
Les équipages préférèrent s'en servir en demi-immersion, écoutilles ouvertes, aussi remplace-t-on l'arme par une perche-torpille.

Il coula 4 fois au cours des essais et causa la mort de 22 hommes ; cependant non découragés, les Sudistes le renflouèrent chaque fois.

Le 17 février 1864, sous le commandement du Lt Dixon, il part à l'attaque de la frégate à vapeur HOUSTANIC (13 canons). A 3 nœuds, en demi-immersion, le HUNLEY avance vers le vaisseau pour plonger à une centaine de yards ; il est 08 h 45. Un veilleur l'avait aperçu et l'on sonne le branlebas de combat. La réaction est rapide : les chaînes sont filées, la machine bat en arrière et les armes sont pointées vers l'objet glissant entre deux eaux. Mais il est trop tard, la torpille touche la coque par tribord à la hauteur de la soute à poudre sur l'avant du grand mât. Le navire éventré coule immédiatement entraînant le HUNLEY, coincé dans la brèche et quelque peu disloqué.

Les « DAVID » auraient effectué 4 attaques en tout pendant la guerre de Sécession, mais ce fut la seule réussie. C'était le premier et le dernier navire à être coulé par un sous-marin en guerre avant 1914. Les Sudistes auraient cependant construit au moins 9 sous-marins ; par la suite, les Nordistes expérimentèrent aussi un sous-marin de 12 m à 16 rameurs ; il coula lors de sa première sortie.

L'expérience acquise montrait qu'il fallait trouver un moteur puissant ne consommant pas d'oxygène. n'entraînant pas de variation importante de poids, ne dégageant pas de gaz toxiques pour faire du sous-marin une arme efficace ; la vitesse pouvait alors aider à résoudre le problème de la stabilité d'assiette. Mais la plupart des chercheurs travaillaient indépendamment, ignorant presque toujours les travaux de leurs prédécesseurs et contemporains.



1864. Type DAVID. propulsé à la main par huit hommes d'équipage.

C. ADAM

Ainsi, de 1866 à 1872, la **BALEINE INTELLIGENTE** de Halstead aux USA coûta la vie à 35 personnes.

A cette époque apparaît la torpille sous sa forme actuelle.

En 1864, le Capitaine Luppis, officier de la Marine autrichienne avait mis au point une torpille guidée par fils depuis la terre ; elle possédait un moteur à air comprimé.

L'ingénieur anglais Whitehead, résidant à Fiume avait été contacté pour la perfectionner et sortit son premier modèle automobile en 1866 ; elle avait la forme d'un cigare effilé de 3,30 m de long pour 300 mm de diamètre ; la charge explosive de 8 kg en faisait une arme redoutable puisqu'elle parcourait 100 m à la vitesse de 6 nœuds. En 1869, 2 autres torpilles, ainsi qu'un système de lancement sont fabriqués ; l'une d'elle fait 3,60 m de long, 370 mm de diamètre, pèse 160 kg et porte une charge de 16 kg.

En 1875 elle fera 20 nœuds sur un mille. En plus du piston hydrostatique qui lui permettait de garder une immersion constante, l'ingénieur autricien Obry y adaptera un gyroscope et les Anglais un servomoteur de direction, en 1896.

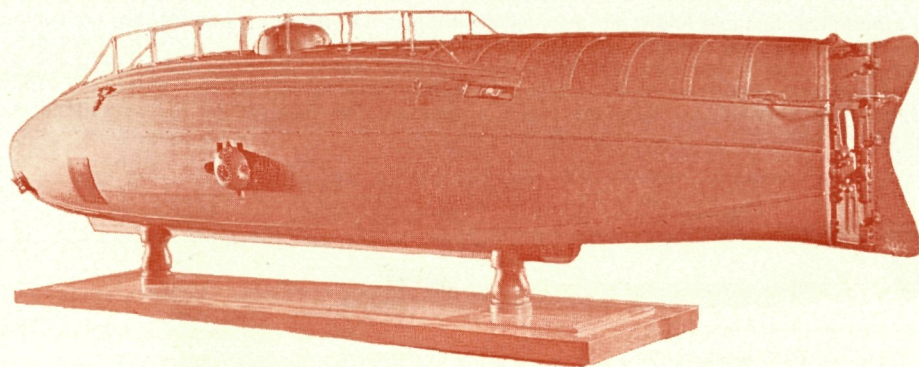
C'est vers 1872, que naquirent les torpilleurs, faute de moteur de propulsion en plongée pour les sous-marins. Les marines de guerre devaient choisir de placer les torpilles, soit à bord de petits bâtiments rapides et vulnérables, soit à bord d'unités lentes, aveugles et invisibles.

Bien que toutes se lancent dans la construction de flottilles de torpilleurs, on met par-tout dans le monde autant d'acharnement à mettre au point le porte-torpille idéal, le sous-marin.

En Espagne, le 12 octobre 1867, Narciso Monturiol fait les essais de son **ICTINEO II**, un sous-marin de 17 m de long, 3,50 m de large, 67 Tx, ayant 2 machines à vapeur, l'une de 6 CV pour la surface, l'autre de 2 CV pour la plongée. Ces sous-marins seront oubliés dans l'indifférence générale à tel point, que beaucoup d'auteurs ne les mentionnent même pas.

En 1877, l'ingénieur russe Stéphane Drzewiecki construit à Odessa son 1er « podoscaphe » ; c'est un sous-marin de 4,25 m en forme de carapace de tortue, avec une hélice à pédale. La mine placée à l'extérieur peut être fixée à la coque par le seul homme d'équipage, via des bras de cuir adaptés sous l'écouille-kiosque. Encouragé par le gouvernement, il construit, en 1879, son 2ème sous-marin avec la même propulsion, mais équipé d'un périscope à prismes. En 1884, il lui ajoute un moteur électrique.

On y arrive enfin ! Le sous-marin voit et avance. Le Gouvernement enthousiaste en commande 52 qui seront construits pour être embarqués à bord des grosses unités ; ils seront abandonnés dès 1886, car déjà très dépassés. En Grande-Bretagne, Garrett construit, en 1879, son **RESURGAM** de 14 m, utilisant la vapeur en surface et pour la



plongée, après avoir éteint la chaudière, un réservoir de vapeur à haute pression. Le sous-marin se perd lors des essais.

En Suède, l'ingénieur Nordenfelt construit, en 1884, un sous-marin à moteur thermique à vapeur. Il fait 19,50 m de long, 60 Tx avec une chaudière de 100 CV lui permettant d'atteindre 9 nœuds en surface ; en plongée, l'hélice est actionnée par la vapeur accumulée sous pression de 10 kg dans 2 réservoirs. Il possédait ainsi une autonomie de 4 heures à 4 nœuds étant armé de la torpille Whitehead. Les essais ont lieu en 1885 devant un public de choix : des rois, princes, ministres et officiers venus de tous les pays européens, du Brésil et du Japon. Mais ce ne fut qu'une demi-réussite ; le lancement de la torpille fut raté à cause du mauvais temps, de l'instabilité du navire et de la chaleur intense régnant à l'intérieur.

Les Grecs achetèrent cependant un sous-marin qui sera livré à Salonique en 1886. Les Turcs en commandent aussi un en 1887 ; le Suédois ayant vendu son brevet à Vickers, il sera construit en Angleterre. L'ABDU HAMID a 33 m de long, fait 160 Tx et a une autonomie de 900 milles à 11 nœuds en surface, grâce à ses 250 CV ; armé de 2 tubes de lance-torpilles placés à l'extérieur, il peut tenir les 4 nœuds pendant 4 heures en plongée après avoir replié sa cheminée. Mais les Turcs ne réussirent pas à le maîtriser et il ne fut qu'un moyen de dissuasion.

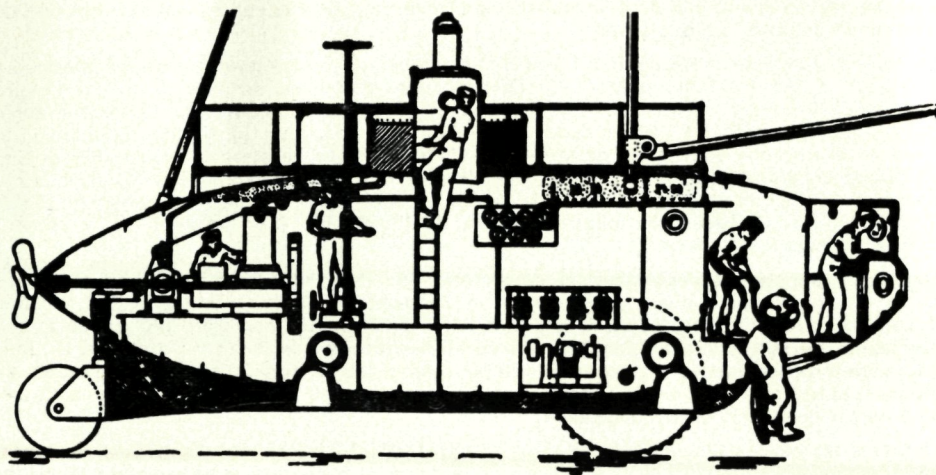
La même année, les Russes commandent un NORDENFELT de 37,50 m et 250 Tx. Construit en Angleterre, il atteindra les 14 nœuds en surface et aura une autonomie de 20 milles à 5 nœuds en immersion. Ce sous-marin était aussi dangereux que les précédents, instable et inhabitable à cause de la chaleur. Il fit naufrage sur la côte danoise lors de son transfert vers Cronstadt.

En 1866, Campbell, un anglais, reste de longues heures embourbé dans la vase du bassin de Londres où il effectue des essais de son NAUTILUS de 50 T à propulsion électrique ; il sera ridiculisé par la presse.

La même année, Waddington construit un PORPOISE, un sous-marin plus petit à propulsion électrique, destiné à être embarqué. Ce fut un demi-succès, mais personne ne voulut l'acheter. L'Amirauté n'en voulait rien savoir d'autant plus qu'elle était en train de reconvertir et de renouveler sa flotte.

Aux Etats-Unis, les inventeurs travaillent aussi avec ardeur. En 1875 John Holland, un instituteur, crée un sous-marin en forme de cigare avec une hélice à pédale. Il fait 5 m de long, en trois compartiments, les deux extrêmes sont des flotteurs avec réserve d'air pour le scaphandrier occupant la partie centrale ; il peut ouvrir sa verrière pour placer les petites charges explosives qu'il transporte. En 1877, il construit un sous-marin double coque avec gouverne de plongée propulsé par un moteur à pétrole ; il est aussi armé d'un canon pneumatique. En 1881, le HOLLAND III fait 19 Tx. En 1883, Holland crée une société pour le développement du sous-marin et lance son 4ème navire propulsé par un moteur à poudre ; il coulera pendant les essais. Il essaie de l'améliorer, mais son HOLLAND V de 12 m ne sera pas satisfaisant. En 1885, il dessine un 6ème sous-marin ayant un moteur à essence pour la surface et un moteur à air comprimé pour la plongée ; celui-ci ne lui donnera pas plus de satisfaction.

En 1887, suite à un concours organisé par la Marine, il construit le HOLLAND VII, appelé PLUNGER, qui sera accepté par le US NAVY. Il est de qualité médiocre et ne sera finalement admis en service qu'en 1897. En 1899, le HOLLAND VIII de 75 Tx, 16,50 m de long est finalement accepté par la USN et peut être considéré comme l'ancêtre d'une grande génération de sous-marins. Il est équipé d'un moteur au pétrole de 50 PS, de ballasts et caisses d'assiettes AV et AR. Le Congrès passe alors commande de 20 sous-marins HOLLAND IX, version agrandie du précédent ; il fait 104/120 T, 19,30 m de long, son moteur 4 cylindres de 160 PS lui donne une vitesse de 8,5 nœuds en surface, et son moteur électrique de 70 PS, 7 nœuds en immersion. Le moteur peut être utilisé comme dynamo pour recharger les batteries. Ce sous-marin pur est armé d'un tube lance-torpille et a deux torpilles en réserve : son rayon d'action est de 500 milles à 7 nœuds en surface et 24 milles à 7 nœuds en plongée. Il a 12 % de flottabilité et emporte 7 hommes d'équipage. En 1908, il sera équipé d'un moteur diesel.



Entretemps toujours aux USA, Tuck avait essayé son sous-marin à vapeur, le PEACE MAKER, en 1885. En 1886, Baker a construit un sous-marin de 12 m. En 1897, Lake fait les essais de son ARGONAUTE à moteur à explosion équipé de 4 roues pour se déplacer sur le fond, et d'un sas de sortie pour scaphandrier.

En Espagne en 1887, on lance le PARAL, un sous-marin électrique (420 batteries pour 30 PS) avec une torpille Whitehead. C'était une réussite malgré la difficulté de prise d'immersion. Il possède un périscope de 1,80 m de haut, mais restera à Cadix pendant la guerre hispano-américaine de 1898.

En Allemagne, on construit en 1890, 2 sous-marins, les W 1 - W 2 du type NORDENFELT.

En France, pays où l'armée de terre a pris une grande importance et où la Marine doit se débrouiller avec un petit budget, on va fournir l'effort maximum pour créer le sous-marin véritablement opérationnel.

En 1886, Goubet construit son 1er sous-marin inspiré du podoscaphe russe auquel il avait travaillé ; la Marine s'y intéresse, mais ce bâtiment de 5 m de long et 15 T est trop instable et est refusé. Le GOUBET II, 7,50 m ayant les mêmes défauts est aussi rejeté en 1895.

Cependant, le Ministre de la Marine, l'Amiral Aube, encourage toutes les initiatives.

Un ingénieur en construction navale, Dupuy de Lôme, s'adjoint un jeune polytechnicien, Gustave Zédé, pour créer le GYMNOTE dont la construction commence le 20 avril 1887. Il sera mis à l'eau le 24 septembre 1888 ; c'est un sous-marin de 17,20 m de long, 1,80 m de large, 31 T, pouvant atteindre une vitesse de 7/5 grâce à son moteur électrique de 55 CV fonctionnant sur batteries ; son autonomie est de 120 milles et il n'a pas d'armement.

Les essais débutent le 24 décembre 1888 ; la stabilité sera obtenue par 3 paires de gouvernails horizontaux. Avec un équipage de 5 hommes, il peut théoriquement parcourir 45 milles à 3,5 nœuds en immersion.

Le LV Darrieus, commandant du sous-marin après Baudry, se plaint de n'avoir rien à dire à bord d'un bâtiment armé uniquement par des techniciens : « Le programme ignorait systématiquement cette vérité fondamentale, que l'art de l'architecte naval, si élevé soit-

il, ne le suffit pas à lui-même ; que tous les problèmes, sans en excepter un seul, principaux et secondaires, d'une marine de guerre, sont des problèmes militaires et que pour être vivantes, les conceptions de l'ingénieur doivent être fécondées par une pensée de marin ». Ce sous-marin pur plongera 2000 fois ; par mauvaise mer, il est obligé de descendre à 3 fois la hauteur des lames pour éviter le roulis de plus de 15° avec lequel les batteries se déversent. Il n'était pas possible d'en faire un instrument de combat, mais les divers commandants parviennent à le rendre apte à la navigation. On lui ajoute un périscope inventé par un officier d'artillerie dans lequel l'image est correcte vers l'avant, mais par le travers, l'horizon se dresse à la verticale, tandis que sur l'arrière l'image est complètement inversée. Le 3ème Cdt. le LV Devaluy met au point un périscope non fantaisiste, et il doit lutter pendant de longues semaines pour le faire accepter par les ingénieurs. Le GYMNOTE finit par couler lors d'un essai de plongée de 30 minutes en bassin ; l'équipage est sauvé en larguant le lest de sécurité.

La Marine réclame alors un vrai sous-marin, un bâtiment de guerre.

On est maintenant arrivé au point tournant de l'histoire des sous-marins. Tous les prototypes inventés, construits ou non, essayés ou non, ont contribué à la résolution des problèmes multiples dont personne ne soupçonnait l'existence. Certains payèrent un lourd tribut au progrès en y laissant leur vie.

La lutte anti-sous-marine se résume en une lutte d'influence morale sur les inventeurs. L'Angleterre, en particulier, fit le maximum pour freiner le développement de l'arme et essaya plus d'une fois de racheter des projets pour en détruire tous les plans.

En période de guerre, l'espionnage était largement suffisant ; il permettait d'avertir à temps les vaisseaux du blocus ; ceux-ci en général s'éloignaient et le sous-marin rentrait bredouille. Ces engins sous-marins qui filaient entre 2 et 4 nœuds, dont la stabilité était plus que précaire, pouvaient donc bien être considérés comme plus dangereux pour leur équipage de 1 à 16 hommes que pour les vaisseaux ennemis.

A suivre.

BIBLIOGRAPHIE

Histoire Mondiale du sous-marin par Jean-Jacques ANTIER (Robert Laffond 1968).

Histoire de la Marine par TOUDOUZE, LA RONCIERE (L'illustration, 1939)

U-Boote, par Wolfgang FRANK (J'ai lu, 1956)

The submarine and Sea power by Vice-Amiral Sir Arthur HEZIET, KBE, CB, DSO, DSC (Peter Davies, London 1967)

Forces sur la mer, par Henri LE MASSON - Ed. Maritime et d'outre Mer, 1945)

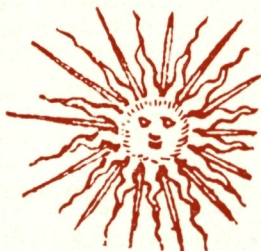
Propos Maritimes, par Henri LE MASSON (Ed. Maritimes et d'outre Mer, 1969)

Histoire sous-marine des hommes, par Jean Albert FOEX (Robert Laffond 1964)

Kriegsschiffe in 5000 Jahren, par Donald MAC INTYRE, Basil W. BATHE - (Verlag Delius, Klasing en Co, Bielefeld, Berlin).



HET BELGISCH LOODSWEZEN



Edmond LEGEIN

Kapitein ter lange omvaart

Staatszeeloods

« En ingeval dat sodanig één, die voor piloot aangenomen is, in die gewesten onbevaren is, daar hij nogtans gesegd en verzekert had, bevaren te zijn, sodanig een Piloot, die sulks aan de schipper belooft, en 't eenmaal onbequaam is om syn belofte te voldoen, sal van stonden aan syn hoofd verliezen, zonder Genade of verschoning.»
(Middeleeuwse Oude Waterrecht)

DEEL II

ALGEMEENHEDEN

Wanneer we de nautische kaarten bekijken van de Noordzee, Scheldemonding en Schelde-stroom, dan staan we verwonderd over het grote aantal hindernissen die de natuur in de weg heeft gelegd van de schepen die Antwerpen, Zeebrugge, Gent of een andere Belgische haven willen binnenlopen. En alhoewel er honderden boeien, bakens en andere lichten zijn, als hulp bedoeld bij de navigatie, toch zullen er heel weinig gezagvoerders deze grillige stroom opvaren zonder de hulp van een betrouwbare gids. Inderdaad, het bevaren van de Schelde is zonder loods een gevaarlijk spel.

De roeping, de zending van een loods, behoort met deze van redders van schipbreukelingen, tot de mooiste in het zeemansberoep. De loods verschijnt op het ogenblik dat de taak van de kapitein hopeloos ingewikkeld wordt want deze laatste is meestal niet bekend met de vele moeilijkheden en gevaren bij het aanlopen van onbekende kusten, banken of riffen, of bij het opvaren van druk-bezochte grillig kronkelende waterwegen zoals de Schelde. De loods moet alle gevaren kennen, voorzien en vermijden; hij moet alles weten om het schip **onder alle omstandigheden** veilig en wel ter bestemming te brengen.

Het hoeft ons dan ook niet te verwonderen dat in de praktijk een kapitein zich geheel verlaat op de ervaring, de kunde en het beleid van zijn loods, zelfs dan, wanneer deze



laatste volgens de wetten van zijn land al dan niet verantwoordelijk is voor de veiligheid van het schip. De meeste Europese loodsen zijn zelf kapitein ter lange omvaart zodat bijna overal het criterium van loodsmanschap ligt in zeemanschap, ervaring en onder-vinding. De loods blijft echter de raadgever van de kapitein en alhoewel hierdoor zou verondersteld worden dat hij een dienende functie heeft, treedt hij toch dadelijk handelend op van zodra hij aan boord komt. In de plaats van adviezen geeft de loods bevelen, hij regelt koers en vaart, hij leidt werkelijk de navigatie. De Engelse Pilotage Act heeft de verhouding gezagvoerder loods praktischer gesteld en zegt : « The pilot **shall** take charge of the ship ».

Over de oorsprong van het woord « loods » bestaan er verschillende versies. Volgens de enen werd het woord afgeleid van het Nederlandse woord « lood » waarmee ze dan bedoelen dat de loods de man was die de schepen met behulp van een lood over de banken en drempels bracht of door een vaarwater. Meer en meer wordt er nu aangenomen dat « loods » zou afgeleid zijn van het Engelse woord « loadman » waarin « load » een oude vorm zou zijn van het werkwoord to lead (= leiden).

Wat de term « piloot » betreft, hier ook tast men min of meer in het duister. Waar volgens de enen dit woord zou afgeleid zijn uit het Italiaans der Middeleeuwen zo zouden, volgens anderen, de twee Nederlandse woorden « pijl » en « lood » het woord gevormd hebben met dien verstande dat aan het woord « pijl » de betekenis « pool » moet worden toegeschreven. Fournier in zijn « Encyclopédie navale » leidt het woord « pilote » af van pileus = bonnet, omdat de loodsen vroeger mantel en bonnet droegen als teken van hun waardigheid. Echte Middelnederlandse woorden voor loods zijn leitsaghe, leetsaghe, leedsman of pylote.

Wanneer heeft men voor het eerst van de diensten van een loods of piloot gebruik gemaakt ?

Het vervoer te water is zo oud als de mensheid zelf. De oudste volkeren waarvan we weten dat ze zeevaarders waren, woonden aan de kusten van de Middellandse Zee. Het waren de Babyloniërs, de Etrusken, de Kretensers en de Grieken. De Feniciërs echter waren bekend als de beste zeevaarders. We weten dat hun schepen gebouwd waren uit cedar- en cypressenhout van de Libanon. De riemen waren vervaardigd uit eikenhout uit Bazan en de zeilen werden met Egyptische zijde gemaakt. Met deze schepen waagden de Fenicische zeelieden zich tot buiten de zuilen van Heracles, onze huidige Straat van Gibraltar.

Daar men oorspronkelijk aan het woord « loods » het begrip navigatie moest koppelen, blijft het utopisch de eerste piloten te willen vastleggen op een bepaalde plaats of een bepaald tijdstip. Zoveel oude beschavingen hadden iemand op hun schepen die verantwoordelijk was voor de navigatie dat het nu onmogelijk is te achterhalen waar het eerst over een leidsman gesproken werd. Tevens zijn er zoveel oude geschriften doorspekt met legende dat het onmogelijk is de juiste toedracht van veel dingen te kennen.

In het Oude Testament, hoofdstuk 27 van de profeet Ezeziel, sprekend over de boven het hoofd hangende vernieling van de prachtige stad Tyrus op goddelijk bevel, wordt vier maal het woord loods vermeld.

In de klassieke literatuur is het begrip « loods » eveneens te vinden. In de geschriften van Homeros en Vergilius vinden we specifieke verklaringen van het beroep.

Zo spreekt Homeros, in het eerste boek van de Ilias over de piloot Thestor die de schepen van de Achajen naar Troje bracht.

In de Aeneïs is het grootste heldendicht geschreven door de beroemde Romeinse dichter Vergilius (70 - 19 vóór Christus). Hierin bezingt hij de lotgevallen van Aeneas, Trojaanse held, die geldt als stamvader van het Romeinse Rijk. Palinurus was de navigator van Aeneas op diens tocht naar Italië. (Kaap Palinurus). Een klein uittreksel uit de Aeneïs kan gelden als voorbeeld (Vertaling door Dr. M. A. Schwartz) :

« Toen de vloot was gekomen in volle zee en nergens meer land te zien — overal hemel, toen pakte zich samen boven ons hoofd een loodkleurige bui, nacht brengend en storm, en het zeevlak rilde met donkere rimpels. Weldra woelden de winden de zee dooreen, hoog rezen de golven en verspreid zwalpten wij over de onmetelijke vloed. De buien omhulden het daglicht, een vochtige nacht onttrok de hemel aan onze ogen, bliksem na bliksem scheurde de wolken.

Palinurus zelf verklaarde, dat hij aan de hemel de dag van de nacht niet kon onderscheiden en de koers was kwijtgeraakt midden op zee. Drie onzekere dagen zwierven wij in blinde nevel rond, evenveel sterrenloze nachten. Op de vierde dag scheen eindelijk land te verrijzen, bergen vertonend en kronkelende rook»...

In de dertiende eeuw reeds waren de Arabieren zeer actief bij het besturen van schepen. Bij de eerste reis van Marco Polo naar het Verre Oosten werd er reeds beroep gedaan op deze zeevaarders en gedurende latere reizen maakte hij groot gebruik van de door hem getekende kaarten. Zij waren ook bij de eersten om het kompas te gebruiken.

Twee eeuwen later was hun rol nog veel belangrijker want Vasco da Gama gebruikte Arabische leidsmannen voor zijn eerste reis naar Indië rond Kaap de Goede Hoop alhoewel de schepen onder Portugese vlag voeren.

Ten tijde van Columbus was het nemen van stuurmannen (navigatieofficieren) een vaststaand feit. Zo was Juan de la Costa, eigenaar van de Santa Maria, vlaggeschip van Columbus, de eerste piloot van deze laatste bij de eerste twee reizen naar de Nieuwe Wereld.

Er wordt ook beweerd dat het verlies van de onoverwinnelijke Spaanse Armada grotendeels te wijten was aan het gebrek aan bevoegde leidsmannen die de verraderlijke grillen van de natuur in het Kanaal en de Noordzee kenden. De Armada had immers het inzicht gehad stuurmannen aan boord te nemen op het vasteland alsmede ook proviesies en kaarten. Het feit dat de Spanjaarden zoveel schepen en mensen verloren onder de kust van Schotland en Ierland was toe te schrijven aan de keuze van een andere terugroute. Tot deze keuze waren ze verplicht geworden omdat ze in de onmogelijkheid verkeerden de haven van Duinkerken binnen te lopen waar proviand en **piloten** op hen te wachten stonden.

We zouden nog kunnen spreken over Amerigo Vespucci die bevel gaf alle onbekende eilanden, baaien, havens enz. ter kennis te brengen. Sebastian Cabot die vooral de Noord Atlantische kust van Amerika exploreerde stuurde in 1512 lijvige verslagen naar Spanje op verzoek van Vespucci. Deze Sebastian Cabot werd later in 1549 «Grand Pilot of England» by appointment door Edward VI.

Er mag dus verondersteld worden dat tot op het einde van de zestiende eeuw de «loadsmen» niet alleen de schepen leidden maar dat ze ook verantwoordelijk waren voor andere werkzaamheden als het op kaart brengen enz. De loods is dus altijd degene geweest die het schip navigeerde in volle zee (pilote hauturier) ofwel bij de ingang van havens en rivieren, dit was de locman (loci manes).

Wanneer het onderscheid gebeurde tussen zeegaande loodsen en plaatselijke loodsen valt moeilijk te zeggen. Gedurende eeuwen loodste de man die het schip over zee bracht dit laatste ook de vreemde haven binnen uitgenomen daar waar de onbekendheid van de plaats hem dit onmogelijk maakte. Dit begon zo veelvuldig voor te komen dat een nieuwe praktijk tot stand kwam namelijk deze van speciaal bevoegde mannen aan boord te nemen om de schepen te helpen bij de plaatselijke navigatie.

Het eerst wordt over plaatselijke regelingen bij het gebruik van een loods geschreven in het oude zeerecht. Sedert de Oudheid zijn er codes bekend waarin het bestaande gewoonterecht ter zee werd vastgelegd. Deze codes speelden een zeer voorname rol tot wanneer de soevereine staten (16de - 17de eeuw) hun internationale handel en zeevaart op grond van nationale wetgeving begonnen te regelen. Ze bevatten uit de praktijk ontstane regels die zeelieden en kooplui gewoon waren in acht te nemen. De voornaamste centra bezaten een code, wat niet belet dat de ene de andere in ruime mate heeft beïnvloed.

Vernoemen we :

1. Lex Rhodia (de jactu) 3de eeuw na Chr. :
afkomstig van Rhodes, in gebruik in de Middellandse Zee bij Grieken en Romeinen.
2. Basilika, 7de eeuw :
Byzantijs recht
3. Assizen van Jerusalem, kruistochten :
Nabije Oosten
4. Les Rôles d'Orléon, 12de eeuw :
Bordeaux (Garonne)
5. Vonnissen van Damme en het Boek van Brugge, 14de eeuw :
Vlaanderen



6. Wetten van Wisby, 16de eeuw :
Gottland
7. Jus Maritimum Hanseaticum, 17de eeuw :
in de verschillende Duitse havens van de Baltische Zee.
8. Black Book of Admiralty, 14de eeuw :
Engeland
9. Consolato del Mare, 14de eeuw :
Middellandse Zee
10. Le Guidon de la Mer, 17de eeuw :
Rouen

Het zijn vooral de Rôles d'Oléron die hier op de Schelde toegepast werden tesamen met de Wetten van Wisby. De Vonnissen van Damme bevatten practisch de woordelijke vertaling van de eerste 4 artikels van de Rôles d'Oléron en het Boek van Brugge gepubliceerd in de tweede helft van de 14de eeuw behelsde \pm hun gehele vertaling.

Wanneer we ons beperken tot die artikelen die betrekking hebben op het gebruik van loods en dan zien we dat art. 25 zegt dat de bemanning de loods mocht onthoofden als

Charter, Philip van Oostenrijk, 7 februari 1484, waarin er heel wat te lezen staat over de « pyloten ».
(Stadsarchief Brugge, nr. 1197)



deze gezegd had er met zijn leven voor in te staan het schip veilig ter plaatse te zullen brengen doch deze belofte niet had waar gemaakt. Later worden de bepalingen milder en in de 16de eeuw komt de loods er in zo'n geval met een geseling van af.

In 1484 vaardigt Philips de Schone een ordonnantie uit voor de scheepvaart op het zwin en voor de loodsdienst. De vaarweg wordt opnieuw betond en bebakend. Verplaatsing van deze wegwijzers wordt met de dood bestraft. Een veertigtal loodsen moet onder ede verklaren geen schepen door de Wielingen voorbij het zwin te zullen brengen. Zo kunnen we dus lezen: «Eerst dat de piloten die ghenomen ende ghecooren zullen worden te wetene van Oosthende Wendunen Blanckenberghe Sluus ende Slependamme ende elc zonderlinghe solempnellen eed doe zullen in handen van die van der wet van Brugghe, de uitlandse schepen wel ende ghetrouwelicke in 't Zwin van Vlaendren te bringhene ende nieuwers el dan baillin oft scouteeten ter stede van Brugghe gheroupen omme den eed te zien doen» ...

... «Item dat vortan niemant wie hij zij en gheorlove an de thonnebaken bin den Zwene van Vlaendren gheleit zijnde te commene omme die te verlegghene ofte eeneghe aerschede daeran te doene up de verbuete van live ende van goede behouden elcx recht» ...

In 1563 wordt in het plakaat van Philips II het nemen van een loods verplichtend gesteld. Het woord «loodsdienst» waaronder verstaan wordt de schepen en personen die een loods in staat stellen om zijn werk te verrichten, komt in onze provinciën vóór de 17de eeuw niet voor. Vóór 1600 moest een schip maar zien dat het een loods vond en dat was heel vaak een visser. Deze personen waren immers bij uitstek bekend met de stromingen en ondiepten voor hun havens. Zij oefenden dit bedrijf uit op eigen gezag, zodat de lonen geheel afgingen van een plaatselijk gebruik of van een overeenkomst tussen de «wegwijzer» of loods en de kapitein. Van deze omstandigheden werd er door bepaalde lieden, die hun diensten op zee als loods aanboden maar al te dikwijls misbruik gemaakt. Afersing kwam veelvuldig voor en vooral de schepen van vreemde nationaliteit werden hiervan de dupe zodat dus reeds vroeg bepalingen nuttig werden geoordeeld om de veiligheid te verzekeren. Een andere reden was ook dat schepen soms moedwillig op het strand werden gezet waar ze door benden strandjutters werden leeggehaald. We zien dus dat we ons niet hoeven te verwonderen over de strenge straffen die werden uitgesproken daar waar er misdadig opzet in het spel was.

Daar andere landen ook te kampen hadden met misbruiken werd er overall een tendens waargenomen om het beloodsen van schepen te reglementeren. Zo wordt er in Engeland in 1514 onder Hendrik VIII een gilde gevestigd onder de naam van «The most glorious and individable Trinity». In 1588, onder koningin Elizabeth, werd deze gilde in een broe-

Stadsrekening Brugge 1486-1487, f. 169.

by R. de Vries
H. de Vries

Geest Betwilt byne conghelst Herman van Blant
brechte als myghel vortit hellende van fien van poorte
gale ghemermt samta murea daer murep of wat
maest gade conghelst vafim gheleden mure fure
groot hondert vaten in dat vrie. dachten ter den bog.
Van den gheordonneert wat comt V 2 96

Herman van Blant
brechte als myghel vortit hellende van fien van poorte
gale ghemermt fte jehan daer murep of wat mure
gode jan mure fure gheleden mure fure groot hondert
vaten in dat als vooren V 2

Herman van Blant
brechte als myghel vortit hellende van fien van poorte
gale ghemermt fte murea daer murep of wat mure
gode daniel heneel gheleden mure mure groot
ontant yf vaten in dat als vooren V 2

*Item betaelt Andries hyndrickx pylote van Oosthende ouer hem ende zes mijne medeghesellen ter causen
 inde zes myne medeghesellen, en loeten ter causen van dat zij zeventien Spaensche
 scepen commende van Billebau vut Spaingen gheladen met ijzere ende wulle
 ghebrocht hebben byde hulpen Gods in tzuin ende hauene van der Sluus.
 wtsen van hem te dunnighende my si'e rent*

gedonj (A)

« Idem betaelt Andries hyndrickx pylote van Oosthende ouer hem ende zes mijne medeghesellen ter causen van dat zij zeuene Spaensche scepen commende van Billebau vut Spaingen gheladen met ijzere ende wulle ghebrocht hebben bij der hulpen Gods in tzuin ende hauene van der Sluus ».

Brugge, Stadsrekening 1494-1495 - F 183 nr. 3, fo 37.

derschap veranderd genaamd : « The Corporation of Trinity House ». Deze Trinity duidde op drie functies : Loodswezen, Betonning, Bebakening, en Verlichting.

Gegevens over loodsers vindt men ook in de oude « caertleesboeken » en de oude zee-atlassen. Een van de oudste, misschien wel het oudste caertleesboek is dit van Cornelis Anthonisz uit 1543. Hier staat er o.a. vermeld : « In een loodsmanvaarwater moet een stuurman zich niet schamen om een loods aan boord te nemen en moet de schipper de loods eerlijk inlichten omtrent de diepgang en hem in alles behulpzaam zijn.

« Tresoor der Zeevaart » door den ervaren piloot ende stuurman Lucas Janszoon Wagenaar dateert uit 1592. Hierin leest men : « Waarom ook de leeskaart van Wisby ende dat oude zeerecht verklaren dat indien bij onachtzaamheid of groothertigheid van de stuurman dat hij geen loodsman nam, zo zal de schade die de koopman daardoor zou mogen toekomen van de schipper en de reders goed betaald worden. Maar zo de schipper en stuurman een loodsman nam alles naar costume van de zee, en als de kooplieden weigerden die loodsman te betalen, zo zou men zulke kooplieden met de zeerechten tot betaling dwingen.

Zo schrijft L. J. Wagenaar ook als nautische bijzonderheid : « De Wielingen, vermaardste gat van heel Nederland ». « Dat huis ter Doest komt een scips lengte bezuiden Lisweghe, dan zijt gy in de mond van de Wielingen ». « Het is niet al te wijd tussen de bank en het strand van Zoutelande ». « Tussen Vlissingen en Westkapelle, veel ruig duin ».

We beginnen pas van een loodsdienst te spreken als de Staten van Holland en West Friesland een ordonnantie uitgeven beroerende het stuk van pilotage en aankleve van dien. (1615 en 1617). De ordonnantie begint aldus : « De Staten van Hollandt ende West Vrieslandt verstaen hebbende de menighvuldighe disorders en excessen in het stuck van pilotage gepleegt, en noodig bevindende daarin te moeten voorzien : »

Niemand mag een schip in of uit loodsers, die niet geexamineerd is, geen aanstelling heeft. (art. 1).

Niemand mag worden aangesteld als hij niet minstens vier jaar het vaarwater bevaren heeft en er nog dagelijks mee bezig is. (art. 2).

De loods moet onder ede beloven de ordonnantie na te komen. Hij moet de loods-mantekens zichtbaar dragen. (art. 6).

Ze moeten zware schepen kunnen regeren. (art. 16).

Heel interessant is ook het « Reglement op de Lootsluyden der stad Middelburg in Zeeland », gedateerd 31 augustus 1715, alsook de « Ampliatie » op dit reglement van 29 december 1731. « Burgermeesters, Schepenen en Raden der Stad Middelburg in Zeeland ; hebben tot het onderhouden van goede Orde op de Lootsluyden deser Stad, aangaande het uyt en inbrengen van de Zeeschepen, van en na dese Stad, gemaakt en gearresteert het Reglement hier navolgende ; Lastende en Ordonnerende de Lootsluyden, en alle die het aangaat, haar daar naar te reguleren. »

Op 29 april 1797 heeft ook Vere zijn eigen loodsensreglement dat geldt tot voor Bats op de Schelde.



Maria-Theresia, keizerin van Oostenrijk regelt in 1773 de loodsdienst te Oostende in haar « Reglement verleent by Haere Keyserlycke, Konincklycke ende Apostoliecke Majesteit. Op den 16 Januarii 1773. Tot betere directie der Lootserye ter Haven van Oostende ». Het is slechts onder het Frans bewind dat Antwerpen, met zijn steeds toenemende scheepvaart een speciale commissie benoemde op aandringen van kapiteins, reders, verzekerders en andere belanghebbenden om een reglement samen te stellen. Op 23 Fructidor, jaar X (10 september 1802), kwam men klaar met het « Reglement over het Oprichten, de Dienstregeling, de Tuchthouding en het Tarief van het Loodswezen op de Schelde ». Dit reglement is te lang om hier in extenso te worden afgedrukt. Vernoemen we toch enkele hoofdpunten :

ART. 1 : Voor den loodsdienst op de Schelde zullen twee standplaatsen voor loodsen worden opgericht : een te Antwerpen, voor het beloodsen van schepen tussen Antwerpen en Vlissingen, een tweede te Vlissingen voor de loodsen voor schepen komende uit of gaande naar zee.

ART. 2 : bepaalt dat er te Antwerpen 8 en te Vlissingen 6 loodsen zullen gestationeerd zijn.

Te Antwerpen zowel als te Vlissingen zal een overste de loodsdienst besturen, de gedragingen der loodsen nagaan, enz. Deze functies zouden door de havenkapitein kunnen worden waargenomen.

Het Hoofdbestuur, te Antwerpen gevestigd, wordt uitgeoefend door 3 handelaars, gekozen uit de 9 kandidaten door de Raad en de Handelsrechtbank aan de Prefect voorgesteld. De Hoofdcommissaris van de Marine moet de zittingen van het Hoofdbestuur bijwonen. Te Antwerpen moet men over 2 sloepen kunnen beschikken: een om de loodsen aan boord van de schepen te brengen, een tweede voor waarnemingen op de stroom.

Ook te Vlissingen moest er een sloep beschikbaar zijn om de loodsen naar of van de schepen te brengen. Eveneens te Vlissingen zou het hoofdbestuur 2 zeewaardige loodsbotten hebben; een van deze boten zou kruisen voor de zeegaten, de andere moest varengereed liggen om eventueel de eerste te kunnen vervangen.

ART. 12 huldigt het principe dat de kapitein altijd moet betalen of hij een loods neemt of niet. Dit is ook nu nog het geval. De gezagvoerders waren verplicht de officiële loodsen te nemen. Deze werden gekozen onder de zeelieden die met de Scheldevaart bekend waren»....

Hoe het in die dagen met de scheepvaartbeweging gesteld was moge blijken uit de volgende gegevens:

in het jaar 1800: 82 schepen met een gemiddelde tonnage van 68 T.

1801: 375 schepen

1802: 988 schepen

1803: 1.006 schepen

1804: 2.250 schepen

1805: 2.424 schepen, gemiddelde tonnemaat van 56 T.

Tijdens zijn verblijf te Posen vaardigt Keizer Napoleon, op 12 december 1806, een decreet uit waarbij de loodsdienst in alle havens van het Franse Keizerrijk en van de Franse koloniën gereguleerd wordt. Deze regelen vormen werkelijk de basis van de bepalingen die nu wet zijn.

ART. 2 bepaalt dat, om als loods te fungeren, men moet geslaagd zijn in een examen over maneuvres, getijden, banken, stromen, klippen en andere hindernissen bij het bevaren van rivieren, kanalen, havenmondingen,....

Dit artikel wordt nu nog steeds aangehaald in het procesverbaal dat ondertekend wordt door de examinatoren na de ondervraging van een kandidaat.

ART. 3 noemt de samenstelling van de jury bij de loodsexamens: een officier van de Marine of van de haven, twee oud-loodsen, twee kapiteins van de handelsvloot die door de havencommandant (toen een militaire overheid) worden aangeduid.

ART. 17 bepaalt dat de loodsen om beurten moeten varen; de kapitein mag echter zelf zijn loods uitkiezen wanneer hij dit wenst.

ART. 18 zegt dat de loods de geschikte maneuvres moet maken om het verwisselen van loods te vergemakkelijken.

ART. 25 Verkeert, bij het bemannen van een schip, een loods in staat van dronkenschap, dan verliest hij zijn salaris en krijgt hij een maand gevangenisstraf. Bij herhaling zal hij worden afgezet.

Men begreep hoe gewichtig de rol van de loods was en hoe groot zijn verantwoordelijkheid, vandaar de strenge straffen.

ART. 38 De loods moet rapport maken over alle wijzigingen in de vaarwaters, betoning, enz. Hij moet alle ankers die de schepen verliezen doen opvissen. Beloning: een kwart van de waarde van het bovengebrachte ankertuig voor Franse schepen, de helft van de waarde, wanneer het vreemde schepen betrof.

Deze bepaling bestaat nu niet meer voor zover men het over vergoedingen heeft bij verloren ankertuig.

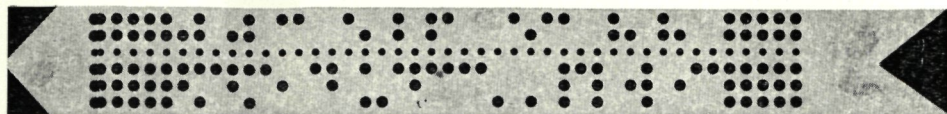
Gewichtige politieke gebeurtenissen volgen elkaar nu snel op:

1. Het blocus dat de vaart op Antwerpen stremde
2. De val van het keizerrijk
3. De honderd dagen
4. De tractaten van Parijs, Londen en Wenen.

Artikel XV van het Verdrag van Parijs (30 mei 1814) bepaalde dat Antwerpen geen oorlogshaven meer zou zijn.

Een maand later worden we bij Nederland ingelijfd.

wordt vervolgd.



telex mar mar

● C'est fini, vous ne verrez plus le « LICHTSCHIP 1 » qui se trouvait au banc du Wandelaar. Il a été vendu aux enchères publiques, à Ostende, le 2 mai. Ce bateau est victime du modernisme et de la rationalisation. Il était encore en bon état de navigabilité, mais on l'a remplacé par une bouée géante lumineuse. C'est ainsi que l'on supprimera les travaux d'entretien et de réparation qui avaient lieu après chaque année de station en mer, ainsi que la rotation bimensuelle des neuf hommes d'équipage qui étaient nécessaires à bord.

● On a lancé aux Cockerill Yards d'Hoboken le pulp sulphuric acid carrier BORG pour le compte d'un armement norvégien. Ce navire, d'un port en lourd de 28.000 t. pourra transporter, dans 4 cales spécialement adaptées, des balles de pulpe qui seront entretenues par deux grues portiques de 27 tonnes munies d'une benne preneuse et d'une griffe de serrage, tandis que l'acide sulfurique ira dans deux réservoirs, placés à l'avant et à l'arrière de la cale 3, et sera déchargé par deux pompes immergées. Il est doté d'une hélice d'étrave de 900 HP. Ce dont le chantier belge peut être fier, est en tous cas d'avoir acquis une commande d'une nation comme la Norvège.

● A Zeebrugge, on a également vu un nouvel arrivé, le NORCAPE, à l'occasion de la pose du premier pieu, par l'ambassadeur de Grande-Bretagne, du nouveau terminal que les North Sea Ferries construisent au bassin Prince Philippe, dans l'arrière-port. En fait le « NORCAPE » assurait déjà un service roll/on-roll/off entre Rotterdam - Europoort et Hull. La société donne une extension à ses activités en ajoutant trois liaisons hebdomadaires entre Zeebrugge et Hull. Plus tard, il y aura six départs dans chaque direction. Au cours de la cérémonie qui suivit, l'ambassadeur mit l'accent sur l'entrée prochaine de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun, ce qui jette une lumière internationale sur l'évènement. C'est aussi dans cette perspective que le Parlement européen a débattu des détails du trafic en Europe, plus particulièrement en suggérant une politique commune de la C.E.E. en matière de ports maritimes. Le Parlement a souligné qu'après l'adhésion de la Grande-Bretagne, du Danemark, de l'Irlande et de la Norvège à la C.E.E., le trafic à l'intérieur de la Communauté sera considérablement accru. De ce fait, cette politique, qui aurait dû être établie depuis longtemps en matière de ports maritimes, ne peut plus être différée. Aussi est-ce encore avant la fin de cette année qu'un comité permanent de représentants des ports de mer de la Communauté européenne se réunira pour étudier les problèmes de la direction des ports et jeter les bases d'une direction commune à l'échelle européenne.

● Sur le plan intérieur belge, on se préoccupe aussi d'harmonisation mais là, c'est d'Anvers dont il s'agit. En effet, au Conseil communal, on s'est penché sur le problème de l'unification de la gestion des deux rives de l'Escaut. On considère qu'il serait normal d'avoir une gestion portuaire unique pour les deux rives. Il y a déjà eu la fusion des communes de Kallo et de Doel, et l'échevin Delwaide a précisé que le complexe portuaire de la rive gauche doit être le prolongement effectif de la rive droite. Toutes les industries qui y sont déjà situées ou qui y sont prévues constituent d'ailleurs un tout avec celles

de la rive droite. Mais, comment cette unité se réalisera-t-elle ? Pour le collège, la solution la plus rationnelle serait le rattachement des nouveaux terrains industriels à la ville d'Anvers. A présent, les industries de la rive gauche sont soumises à un régime différent de celui de la rive droite, notamment en matière de sécurité, fiscalité, autorisations de bâtir, etc... ce qui engendre un certain chaos. Mais, jusqu'ici, l'administration centrale n'a pas encore répondu aux idées anversoises.

● Zeebrugge est régulièrement touché depuis le mois de juin 1971, à raison d'une escale tous les dix jours environ par des navires porte-containers, cellulaires du consortium A.E.C.S. autrement dit Australian European Container Service, affectés à un service entre l'Europe et l'Australie. Le port côtier belge, intervient dans ce trafic, à titre alternatif, en ce sens que les navires qui y font escale touchent immédiatement après Tilbury, tandis que d'autres unités sont affectées au trafic Flessingue, Bremerhaven, Tilbury. On doit encore citer Rotterdam, Hambourg, Melbourne et Freemantle. Au total, le nombre d'escales est assez limité, mais la containerisation est complète : rotation rapide, minimum d'escales et minimum de temps d'escale aussi.

C'est pourquoi le consortium a mis en ligne un nombre impressionnant de navires ultra-modernes pouvant filer 22 nœuds et dont la capacité peut varier entre 1300 et 1500 containers de 20 pieds. Dans ce contexte de quelque 14 navires, Zeebrugge essaye d'affermir sa position. On peut penser qu'il a de nombreux atouts pour ce faire. Par exemple, la rapidité du travail exécuté sur le terminal de la Société belgo-anglaise des ferry-boats, dont les deux portiques ont un rendement nettement supérieur aux prestations fournies à Flessingue. Si l'on sait que le 30 mars dernier, Zeebrugge a battu un record en déchargeant 41 containers à l'heure et que 287 de ces containers furent mis immédiatement sur des wagons, grâce à une commande qui permet au grutier lui-même de manœuvrer le train, il ne reste qu'à tirer son chapeau. Nous avons dit Australie - Europe - rapidité. De ces 287 containers déchargés sur wagons à Zeebrugge, 103 ont pris la direction de l'Italie où ils sont arrivés trois jours plus tard, et 184 ont été dirigés vers la France, 184 dont 40 frigorifiques remplis de poires qui arrivèrent au marché de Rungis, près de Paris, le lendemain à midi. Au total, sachant que la traversée dure 23 jours, il a fallu 25 jours pour que des poires australiennes arrivent à Paris via Zeebrugge. Bravo ! Actuellement les lainiers australiens ont l'œil sur Zeebrugge. Il s'agira que Zeebrugge les tiennent en... haleine.

● Y aurait-il du neuf pour les ports de la côte ?

On apprend que le « British Railways envisagerait l'acquisition d'un appareil du type « Hovercraft », sensiblement plus grand que l'actuel SNR 4, qui pourrait transporter 350 passagers et 45 voitures.

L'événement surviendrait vers 1980 et l'appareil serait affecté à un trafic régulier entre le futur aéroport de Londres, qui sera implanté à Foulness et un port de la côte belge, soit Zeebrugge, soit Ostende.

● De son côté la S.N.C.F. semblerait s'intéresser aux expériences en cours aux Etats-Unis, relatives à la mise au point d'appareils à coussin d'air géants dans le but de créer une ligne transmanché rapide qui desservirait le port de Dunkerque.

● Actuellement, c'est la Norvège qui est à l'avant-garde de la technique dans le domaine des équipements pour la pêche maritime, et on l'a vue défendre âprement ses positions auprès de la C.E.E. Pensez donc, avec 3.000.000 de tonnes de poissons pris annuellement, elle se devait de posséder un équipement de premier choix, qu'elle vend d'ailleurs à l'étranger. La renommée de solidité et de sécurité de son matériel lui vient des conditions habituellement très dures de la pêche norvégienne pratiquée dans les eaux du Nord et de l'Arctique. Aussi de nombreux pays commandent-ils leurs bateaux de pêche en Norvège. C'est le cas, pour ne citer que les plus importants clients, de l'Islande, des îles Féroë, de la Nouvelle Zélande, du Koweït, et du Ghana. Trois chalutiers de pêche par l'arrière ont été commandés par le Canada qui a déjà reçu 15 moteurs diesel, pour le même type de bateaux. De nombreux appareils sont également construits en Norvège, et notamment des treuils hydrauliques Norwinch. On s'affaire maintenant à y construire

un bateau de recherche pour la pêche qui coûtera plus de 80 millions de F.B., et qui, sous l'égide de la F.A.O. doit d'abord procéder à des recherches au large de la côte ouest-africaine. Au moins aussi important, bien que de plus petite taille, est le projet de construire un bateau de pêche spécialement conçu pour les pays en voie de développement. Ce bateau a un fond plat adapté aux eaux peu profondes et aux grandes plages sur lesquelles il pourra être tiré sans chavirer ni causer de dégâts aux hélices et au gouvernail. C'est le Ghana qui essaiera ce bateau pendant six mois. Si les essais sont concluants, la construction en série pourra commencer. Autre progrès technique à l'actif de la Norvège : un filet à anneaux que l'on suppose être le plus grand du monde, pour la pêche au thon sur les côtes africaines. Il coûtera 4 millions de F.B., est long de 1500 m. et profond de 200 m. Il peut couvrir une surface de 30 ha et pèse 25 tonnes. Il sera utilisé par un baleinier transformé.

● Nous apprenons d'autre part, que la construction du plus gros pétrolier du monde, qui jagera 477.000 tonnes, a débuté aux chantiers navals de la compagnie Tshikawajima-Harima de Kure. Il se nommera le « GLOBTIK TOKYO », coûtera 15 milliards de yen pour le compte de la compagnie britannique « Globtik Tankers », aura 379 m. de long et 62 de large, soit 32 m. de plus en longueur et 7,5 m de plus en largeur que le plus gros pétrolier actuellement en service, le « NISSEKI MARU », qui jauge 372.400 tonnes. Les mêmes chantiers annoncent que 2 autres pétroliers du même type ont déjà été commandés.

● Le Bureau Veritas a défini et fait construire une machine permettant d'étudier les mouvements de liquides dans des modèles réduits de cales de navire. Cette machine est installée dans les laboratoires de l'Université de Liège et permet d'étudier, en mouvement sinusoïdal régulier de période et amplitude réglables, des cuves soumises à des mouvements de tangage, roulis, cavalement, embardée et pilonnement. Les installations et chaînes de mesure mises en place permettent d'observer les divers phénomènes se produisant dans les cuves et d'enregistrer les pressions sur les cloisons ou sur les plafonds.

Le programme de mesures, qui doit s'étaler sur plusieurs années, a débuté en 1971. Il comporte, dans une première étape, l'étude complète des problèmes posés par les cuves de méthanier. Des résultats très intéressants ont déjà obtenus pour les très faibles remplissages. A la suite de cette série, il est prévu une étude de cales de navires OBO et OO, et plus particulièrement, celle des pressions sur les panneaux de cale. Le programme devrait s'achever par une étude des citernes des grands pétroliers, et en particulier, celle des tôles-écran et de leur nombre. Les résultats déjà obtenus permettent au Bureau Veritas de tenir compte, dans ses règles d'échantillonnage, des phénomènes complexes de mouvements de cargaison liquide dans les cales partiellement remplies. Et bien sûr, nous sommes heureux que ce soit l'Université de Liège qui ait ses recherches dans ses attributions.

● En Belgique un capitaine de nationalité étrangère a reçu l'autorisation de s'engager à bord d'un navire belge. Cette situation a fait l'objet d'une question du sénateur Callewaert au ministre des Communications. Dans cette question, le sénateur demandait quels motifs avaient été jugés suffisants pour permettre la dérogation et ajoutait que ce fait intervenait au moment où l'on souligne la pénurie de marins belges à tous les échelons et où l'on envisage de raccourcir la carrière des officiers. Quelles mesures, demandait le sénateur Callewaert, a-t-on éventuellement prévues à cette fin ?

Voici la réponse du Ministre :

« Une dérogation a, en effet, été accordée à un officier de nationalité étrangère pour exercer, pendant une période limitée, les fonctions de capitaine à bord d'un navire belge. Ce navire est destiné au transport de produits chimiques liquides en petites parties (parfois jusqu'à 40 compositions différentes). Le navire est en outre d'une construction très spéciale et nécessite des connaissances très spécialisées de la part du personnel supérieur, et surtout de celui qui en assume le commandement.

L'étranger auquel la licence temporaire a été accordée est un sujet néerlandais, habitant Anvers, qui a demandé la nationalité belge. Il est en service à l'armement en question depuis 1969 et travaille à bord de ce navire depuis sa construction sur un chantier belge. Il a fait tous les voyages de ce navire-citerne spécialisé en tant qu'officier.

Au moment où l'autorisation a été donnée, aucun capitaine belge, pouvant apporter les mêmes garanties au point de vue de la compétence très spécialisée exigée pour ce navire bien déterminé, n'était immédiatement disponible.

En fin de compte, il s'agissait d'un cas particulier où la responsabilité de l'autorité publique au sujet de la sécurité des marins embarqués a été déterminante lors de la décision d'une dérogation temporaire à la réglementation normale.

Et le ministre des Communications a ajouté que « cette dérogation a été accordée sur base de l'article 2, alinéa 2 de la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et des bateaux d'intérieur ».

● En ce qui concerne la limite des eaux territoriales, nous avons appris que le gouvernement fédéral allemand a décidé de déposer une plainte auprès de la Cour Internationale de La Haye contre l'Islande, à la suite du projet du gouvernement de Reykjavik de porter à 50 milles marins les limites de sa zone de pêche. Le ministère de l'Agriculture de Bonn déclare que la décision de Reykjavik met en péril la pêche uest-allemande. L'Atlantique Nord n'offre pas en effet à l'industrie de pêche de la République fédérale d'autres zones susceptibles de compenser la perte occasionnée par la mesure islandaise qui doit entrer en vigueur le 1er septembre.

● La Mer du Nord, elle, est l'objet d'autres convoitises et on a de plus en plus tendance à la considérer comme un vaste champ de pétrole. Si l'on sait que le coût de l'exploitation des gisements de pétrole qui se trouvent dans le plateau continental s'élève déjà à un milliard de livres sterling, on serait mal fondé à s'en étonner. D'après la B.P., ce que l'on pourrait appeler la récompense de ces recherches pourrait être une production d'un million de barils de pétrole par jour, ce qui représente 50 % de la demande actuelle de la Grande-Bretagne.

Dans ce vaste champ de pétrole, un des plus grands du monde, comme on l'appelle déjà, le « Forties Fiels » qui se trouve à 177 Kms au nord-est de la côte écossaise a été découvert en 1970. Dans le même secteur, un deuxième champ a été découvert et beaucoup d'indications permettent de croire qu'un troisième n'est pas loin. On estime que pour 1980 environ 90 installations de forage et plate-formes seront en place.

● Restons encore un instant dans le domaine du pétrole pour savoir qu'en rapport avec l'alimentation par le pipe-line Rotterdam-Anvers, une station de pompage va être construite à Hoven, aux Pays-Bas, ce qui permettra de faire passer la capacité du pipe-line de 28 à 39 millions de tonnes par an. La société du pipe-line a d'autre part été contactée par Shell afin de voir dans quelles conditions la grande entreprise pétrolière pourrait utiliser l'oléoduc. Un accord pourrait intervenir d'ici deux ou trois ans. Il est à noter que le pipe-line d'Anvers pourrait aussi bien alimenter la future raffinerie et les installations pétrochimiques de la région liégeoise ce qui amène déjà certains à affirmer que la capacité annuelle de 39 millions de tonnes serait insuffisante. Déjà, les raffineries raccordées au pipe-line consomment, pour Esso 4,7 millions de tonnes, SIBP 15,5 millions de tonnes et Chevron Feluy 5 millions de tonnes. Comme Esso et Shell Anvers comptent s'implanter à Liège, et porter leur approvisionnement à 9 millions de tonnes chacun, comme SIBP Anvers a l'intention de procéder à une extension de sa capacité de raffinage de 7 millions de tonnes, il ne faut pas être grand clerc pour s'apercevoir que le problème de ravitaillement par pipe-line se posera sans aucun doute dans l'avenir et que l'on se penche déjà sur un projet de dédoublement de l'oléoduc Rotterdam-Anvers. Mais voilà que l'Administration Communale de Bruges a envoyé au premier ministre, M. Eyskens, et aux ministres Simonet, De Saeger, Delmotte, Vlerick et Dhoore un document visant à rien moins que d'empêcher le dédoublement du pipe-line en question. Pour l'Administration Communale de Bruges, avant de subsidier de nouveaux pipe-lines, le port

de Zeebrugge devrait d'abord être réellement considéré comme centre d'apport de pétrole brut. L'administration brugeoise tient ainsi à attirer l'attention sur les développements côtiers actuels, sur la perspective des liaisons par pipe-line entre Zeebrugge, Gand, Liège et peut-être même Anvers. Or, les travaux inscrits pour l'accessibilité du port aux pétroliers de 125.000 tonnes à pleine charge ne verront leur aboutissement qu'en 1980 soit 5 ans après que le pipe-line Rotterdam-Anvers aura atteint le stade de la sursaturation. Si l'on compte aussi l'accroissement incessant du tonnage des pétroliers, par exemple plus de 300.000 tonnes en 1975 pour la Shell, il est douteux que la voix brugeoise puisse être entendue.

● Toute autre chose à présent : la Belgique, le Danemark, la Finlande, la R.F.A., la France, l'Islande, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Grande-Bretagne et la Norvège ont signé à Oslo une nouvelle convention internationale concernant les pêcheries dans l'Atlantique-Nord. Il est inutile de vous dire que la flotte marchande des pays signataires constitue la plus grande partie de la flotte mondiale et le but général de la convention est de limiter au maximum la pollution marine dans la région de l'Atlantique Nord-Est, notamment par le déchargement en mer de substances nuisibles à partir de navires ou d'avions ainsi que par rivières, pipe-lines, estuaires, etc... relevant de leur juridiction nationale respective. La région visée par cette nouvelle convention comprend l'espace couvert par l'Océan Atlantique et l'Océan Arctique ainsi que leurs mers dépendantes compris entre les méridiens de 42° de longitude ouest et 51° de longitude est et au nord du parallèle 36° nord à l'exception de la mer Baltique, d'une partie des détroits scandinaves et de la Méditerranée. L'espace de l'Atlantique nord compris entre 44° et 42° de longitude ouest et au nord du parallèle 59° nord y est également repris. Dans ces espaces marins, les Etats contractants s'engagent à ne pas décharger de matières nuisibles mais aussi à combattre par tous les moyens en leur pouvoir les nuisances déversées dans les espaces marins extérieurs.

Je vous passe l'énumération de ces substances nuisibles qui comprennent notamment le chlore, le mercure, les substances à caractère cancérigène et même tout objet en matière synthétique ou plastique persistant susceptibles de flotter en surface ou entre deux eaux. Pour d'autres produits, la profondeur de déversement devra être supérieure à 2000 m. et l'endroit de déchargement devra être situé à plus de 150 milles marins des côtes. Cette convention présente évidemment un intérêt certain pour la sauvegarde de l'environnement dans une des régions maritimes les plus polluées du monde. La Norvège, qui est une nation maritime par excellence a une industrie de pêche maritime très développée et c'est sans doute pourquoi, ce sont les Norvégiens qui ont été les auteurs de ce projet qui doit mener à la conservation des ressources biologiques de la mer. Il serait à souhaiter que l'ONU qui doit étudier les questions maritimes en 1973 porte l'idée de cette convention sur le plan mondial. Ajoutons à cela que la firme hollandaise de dragage « Bos et Kalis » de Papendrecht va publier le 30 mars prochain un plan de construction d'une île artificielle où plusieurs pays d'Europe occidentale pourront déverser et détruire leurs déchets. La construction de ce projet qui sera soumis au gouvernement néerlandais et à d'autres gouvernements de notre vieille Europe, prendrait plusieurs années.

L'île artificielle se situerait en mer du Nord, à une vingtaine de milles des côtes néerlandaises. Elle comprendrait un port et une piste d'atterrissage pour hélicoptères.

Un dixième de sa superficie serait destiné à accueillir le personnel affecté à l'île. Enfin, l'île s'élèverait à une hauteur de six mètres au-dessus du niveau de la mer et serait entourée d'une digue de protection de 11 mètres de haut.



Hoe het groeide... of de nog zeer jonge geschiedenis van het E71 Fregat

door

CPC(T) Ir. Willy De Munck

(*) Overgenomen uit SONAR

Op 22 december 1970 werd één van de meest zenuwslopende periodes uit de nog jonge geschiedenis van de Zeemacht afgesloten met een denderend sukses. Na maand'enlange suspense werd op die dag door het MCESC⁽¹⁾ aan de Minister van Landsverdediging de toelating gegeven tot het bouwen van vier OZB-fregatten⁽²⁾, door de Belgische scheepbouwindustrie, ten behoeve van de Zeemacht.

Voorafgaandelijk aan deze beslissing werd reeds, van december 1969 tot december 1970, door een tijdelijke vereniging van de drie voornaamste Belgische scheepswerven, in samenwerking met het Projektbureau van de Zeemacht een « Feasability Study » uitgevoerd, op basis van de vooropgestelde stafeisen. Deze studie die moest leiden tot een voorlopig bestek en een budgetaire raming werd niet door de Zeemacht gefinancierd. Alleen wanneer de schepen uiteindelijk niet gebouwd werden, zou aan de tijdelijke vereniging een forfaitair bedrag uitbetaald worden.

Na goedkeuring van de « Feasability Study » door de Zeemacht werd door de Minister van Landsverdediging, in juni 1971, een uitvoeringsstudiekontraat getekend met Boelwerf en Cockerill Yards voor de som van 120 miljoen frank. Dit kontraat omvat een optie voor bouw ingeval de uitvoeringsstudie wordt goedgekeurd, hetgeen uiterlijk vóór september 1973 moet gebeuren (fig. 1).

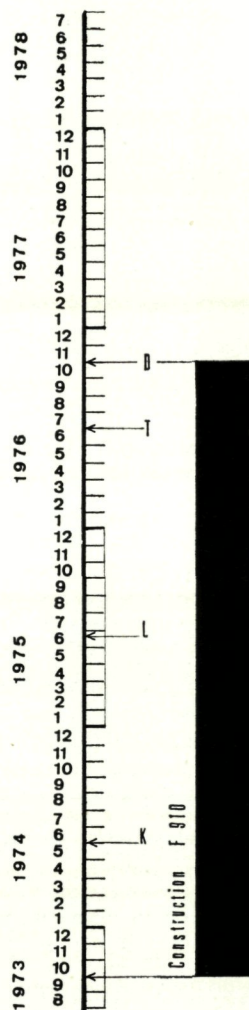
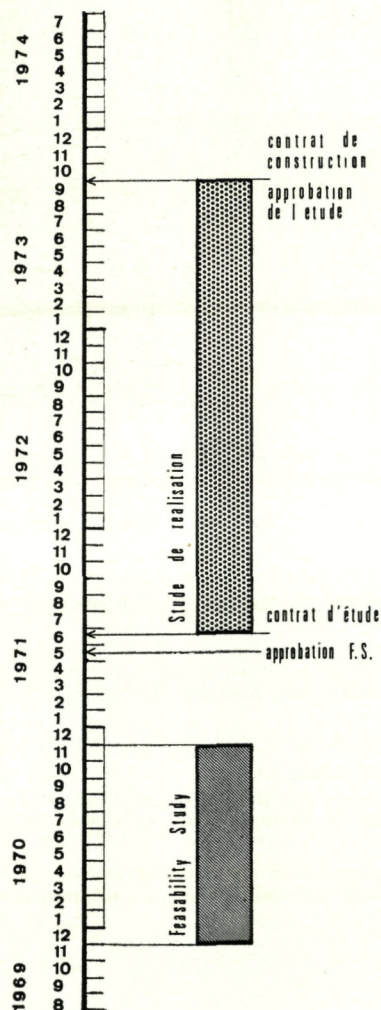
Om de bouwtermijn niet langer te maken dan strikt nodig, werd de toelating verleend aan de werven en aan de Zeemacht om een zeker aantal uitrustingen en wapensystemen met lange levertijd (soms meer dan drie jaar) reeds tijdens de uitvoeringsstudie te bestellen. In de volgende paragrafen zou ik in het kort willen uiteenzetten hoe, uitgaande van de originele stafeisen, de « Feasability Study » tot een eerste ontwerp leidde en waarom en hoe dit ontwerp uiteindelijk gewijzigd werd.

Volgens de stafeisen gaat het om OZB-eskorteschepen met beperkte aktiestraal, meer speciaal bestemd voor opdrachten in de Noordzee en haar noordelijke en zuidelijke toegangswegen. Ze moeten in staat zijn om met sukses alle bestaande of toekomstige onderzeeboten met klassieke voortstuwing, te bestrijden. In meer beperkte mate en in gunstige omstandigheden, moeten deze schepen eveneens onderzeeboten met nukleaire voort-

⁽¹⁾ MCESC : Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie.

⁽²⁾ OZB : Onderzeebootbestrijding.

STUDIE- EN BOUWPLANNING



K : Kielleging
 L : Tewaterlating
 I : Begin waltesten
 D : Aflevering

Dit programma is voor het eerste schip F910
 De andere schepen volgen elke zes maand
 na het eerste

PLANNING D'ETUDE ET DE CONSTRUCTION

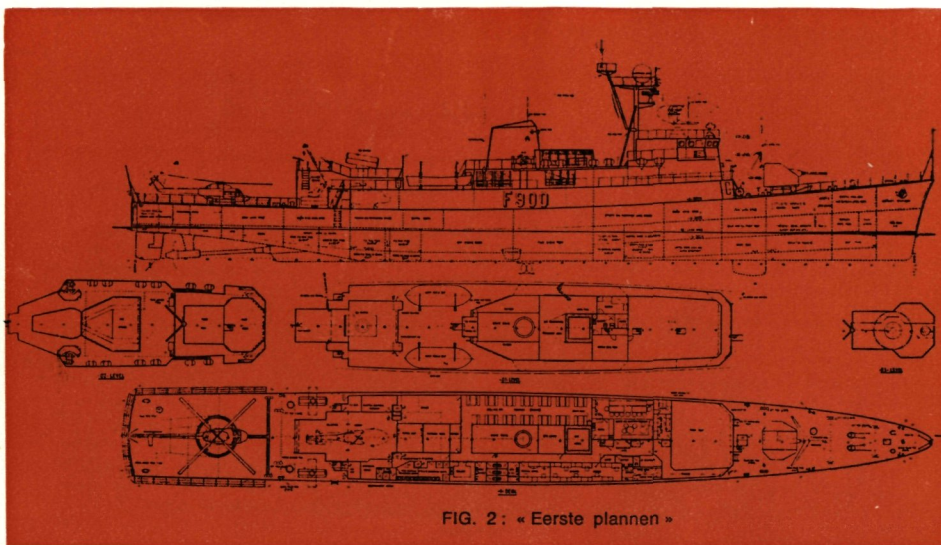


FIG. 2 : «Eerste plannen»

stuwing, die de konvooien zouden aanvallen, kunnen bestrijden. Zij moeten beschikken over een afdoende punktuele verdediging tegen luchtdoelen en een beperkte verdediging tegen zeedoelen. Deze operationele eisen leiden vooreerst tot de volgende configuratie (fig. 2).

Lengte tussen loodlijnen : ong. 94 m.

WATERVERPLAATSING (leeg) : ong. 1.500 t.

Maximum snelheid : 28 kn.

Autonomie bij 18 kn. : 4.000 n.m.

Bewapening :

- Een snelvurend automatisch kanon van middelzwaar kaliber tegen lucht- en oppervlaktedoelen.
- Een achtbuis SEA-SPARROW lanceerinrichting tegen luchtdoelen.
- Twee drievoudige torpedolanceerinrichtingen voor OZB-torpedo's Mk 44.
- Een ingeschepte OZB-helikopter die dezelfde Mk 44 torpedo's kan meevoeren en afwerpen.

Sensoren :

- Sonar : Een middenfrekwente panoramische waak- en volgsonar AN-SQS-505 van Canadian Westinghouse, in vaste dome, voorzien van onderwatertelefoon.
- Radars : - Een C-band gekombineerde lucht- en zeewraakradar type DA-05 van HSA, uitgerust met IFF-SIF. ⁽³⁾.
 - Een X-band gekombineerde vuurleidings- en waakradar, type M25 van HSA, met « continuous wave » - injectiemogelijkheid voor doelverlichting ten behoeve van het Sea Sparrow systeem, en uitgerust met diverse ECCM-voorzieningen. ⁽⁴⁾.
 - Een X-band zeewaak- en navigatieradar.

⁽³⁾ IFF-SIF : Identification Friend or Foe - Selective Identification Feature.

⁽⁴⁾ ECCM : Electronic Counter Counter Measures.

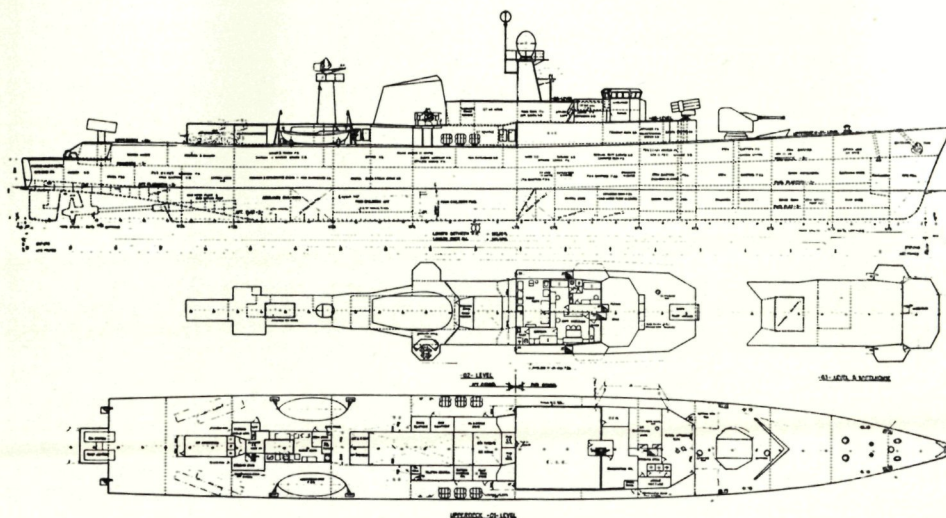


FIG. 3 : « Gewijzigde plannen »

Data Handling en Display-systeem :

- Een SEWACO-4 Datahandlingsysteem van HSA, opgebouwd rond een numerieke rekenaar van grote capaciteit. Een aantal horizontale beeldkasten in de Operatiecentrale kunnen naar wens zowel de ruwe gegevens van de sensoren, als synthetische, rechtstreeks bruikbare gegevens vertonen. Het systeem ontvangt tactische informatie van eigen sonar en radars en eveneens van andere schepen, via de Link X datatransmissie. Het verzamelt en verwerkt deze informatie, biedt op elk ogenblik een compleet en onmiddellijk bruikbaar beeld van de tactische toestand en helpt aldus het Kommando bij het nemen van beslissingen in verwarde situaties.

Voortstuwing :

- Een gasturbine voor hoge snelheden. Type Rolls Royce OLYMPUS TM 3B van max. 27.575 RPK bij 5660 tr./min.
- Twee snellopende dieselmotoren van max. 3.000 RPK elk bij 1000 tr./min. voor kruisvaart.
- Twee vijfbladige verstelbare schroeven met diameter van 3.200 m. en max. draaisnelheid van 260 tr./min.
- Een primaire en twee sekundaire tandwielkasten met zelfschakelende SSS-koppelingen voor automatische overgang van diesel- naar gasturbinebedrijf.
- Bediening en controle van de gehele voortstuwingsinstallatie vanuit een centrale en gekonditioneerde controlekamer. Bediening van toerental en schroefspoed eveneens vanaf de brug.

Bemanning : 150 in gevechtstoestand.

Een zeer complete magnetische immunisatie is voorzien, aangepast aan de voorziene operaties in ondiep water.

Bij het beëindigen van de « Feasability Study », ten gevolge van grondige analyses en bepaalde tactische beschouwingen door SACLANT en CINCHAN, zoals weergegeven in het Verslag over de NATO-defensie tot 1980, bleken volgende wijzigingen t.o.v. 't oorspronkelijk ontwerp zich op te dringen. (fig. 3).

- Verlenging van het schip tot 103 m.
- Verhoogde waterverplaatsing tot ong. 1800 t. (leeg)
- Bemanning in gevechtstoestand : 160.
- Van de ingescheepte helikopter en de Mk 44 torpedo's moest worden afgezien ten voordele van twee verschillende OZB-systemen.
 - Een systeem voor korte afstand en onmiddellijke reactie, bestaande uit een 375 mm. OZB-raketwerper.
 - Een systeem voor grotere afstanden, bestaande uit OZB-torpedo's van moderne conceptie en heel wat doeltreffender dan de verouderde Mk 44. Deze torpedo's worden gelanceerd door twee in het binnenschip opgestelde katapulten.

Van de helikopter werd afgezien, hoofdzakelijk omdat uit zeer recente Amerikaanse Britse en Nederlandse studies was gebleken, dat een ingescheepte helikopter niet doeltreffend kan gebruikt worden op schepen van minder dan 3000 ton. Daarbij kwam dat een OZB-wapen voor kleinere diepten (kleiner dan 200 m.) noodzakelijk was, gezien de karakteristieken van onze operatiezone.

Tot besluit nog enkele beschouwingen over de budgetaire en personeelsaspecten van dit programma. Bij het beëindigen van de « Feasability Study », was de CVA ⁽⁵⁾ tot het besluit gekomen dat de kostprijs per schip, zonder munitie of wisselstukken, ongeveer 1 miljard 200.000.000 fr. (1970) zou bedragen. Op dit ogenblik, en rekening houdend met de reeds afgesloten kontrakten, met de kontrakten die zeer binnenkort zullen afgesloten worden en met de reeds weerhouden opties, zijn we nog steeds binnen de budgetaire grenzen opgelegd door MVL in december 1970.

Dit bouwprogramma geeft aanleiding tot een zeer belangrijke economische compensatie voor wat betreft de uitrustingen van buitenlandse herkomst, zodat het grootste gedeelte van de totale uitgaven rechtstreeks ten goede komt aan de nationale industrie.

Voor wat betreft de voornaamste personeelsproblemen, moet voor ogen gehouden worden dat in normale omstandigheden twee fregatten operationeel zullen zijn, één in groot onderhoud en één in reserve. Dit brengt de totale effectieven voor het eskortesmaldeel op ongeveer 400 man. Deze personeelslast is aanzienlijk en zal een heel speciale inspanning vragen van de Zeemacht in haar geheel. Het is nu reeds duidelijk dat de huidige omvang van de mijnbestrijdingsvloot niet zal kunnen behouden worden. In 1974-1975 zullen de eerste mijnenvegers gedecommissionneerd moeten worden om het nodige personeel voor de eskortescheepen vrij te maken. Bij het indiensttreden van het eerste fregat zal de toestand zodanig zijn dat de enige mogelijkheid om een aanvaardbaar aantal mijnenvegers operationeel te houden, zal bestaan in de uitbreiding van het Vrijwilligersmaldeel van de Reserve, dat ongeveer een jaar geleden werd opgericht. Mogelijk zullen alle MSI's, of een deel van de MSI's en van de MSC's naar dit maldeel moeten overgeheveld worden. Dit programma is van het allergrootste belang en totaal nieuw voor ons land. Het welslagen ervan, en dus ook grotendeels het welslagen van het eskortprogramma, is afhankelijk van de geestdrift, de ambitie en de verbeeldingskracht van degenen die het zullen moeten uitvoeren, en meer in het bijzonder van de nauwe en openhartige samenwerking tussen actief kader en reservekader.

⁽⁵⁾ CVA : Commissie voor Advies, samengesteld uit leden van MVL en Ministerie van Economische Zaken, onder voorzitterschap van de Stafchef Zeemacht.



BUNDESMARINE



1. Gorch Fock.

Le navire-école de la Marine fédérale, le « GORCH FOCK » participera cette année, entre deux croisières, aux régates olympiques. L'élégant trois-mâts construit en 1958 a déjà fait 58 croisières, réalisant en tout 250.000 milles marins. Il possède 2.000 mètres carrés de voilure totale et des mâts de 45 mètres de haut.

2. Le 3ème Salon Nautique.

Le Salon international de Dusseldorf « BOOT '72 » a présenté au début de cette année outre un vaste choix d'embarcations et de matériel nautique moderne, toute une série de modèles historiques appartenant à trois siècles de navigation fluviale.

3. Incident déplorable.

L'incident de Kiel-Holtenau a bien mis en lumière de manière particulièrement crue la différence de conception de la liberté telle que l'entendent les organes de la RFA et de la RDA. Des policiers ouest-allemands y ont libéré du MS « EICHSFELD », la femme et l'enfant d'un ingénieur naval faisant partie de l'équipage. Le capitaine du navire les avait séquestrés dans une cabine. Le matin, l'ingénieur avait pris la fuite, alors que le navire était engagé dans le canal de Kiel, à hauteur de Holtenau. Il en avait informé les autorités ouest-allemandes et avait demandé leur secours pour libérer sa famille. La femme et l'enfant étaient montés clandestinement à bord et s'étaient réfugiés dans la salle des machines. Sur ce, trois policiers montèrent à bord du navire et invitèrent le capitaine à libérer la femme et l'enfant du fugitif. Comme le capitaine refusait de céder à leurs injonctions, celui-ci fut momentanément placé sous surveillance policière à bord de son navire jusqu'à ce que la femme et l'enfant aient pu être amenés à terre. Ce n'est que par la suite que l'« EICHSFELD » put poursuivre sa traversée du canal.

Un porte-parole du ministère fédéral de l'Intérieur, à Bonn, commentant cette intervention policière, a affirmé que le capitaine était soupçonné de porter atteinte à la liberté et, de ce fait, de commettre un acte punissable aux yeux de la législation ouest-allemande. Il souligna que tous les bateaux circulant sur le réseau intérieur de la République fédérale d'Allemagne étaient soumis à la législation en vigueur en Allemagne occidentale.

j. de ridder

expérimental réalisé en matière plastique, peut uniquement abriter le pilote de l'appareil, mû par un moteur de 45 CV/DIN et atteignant une vitesse supérieure à 100 km/h. Dès que l'appareil s'apprête à prendre le départ, un coussin d'air se forme sous les ailes enveloppantes, et ceci sans moteur additionnel pour quitter la surface de l'eau.

9. Des géophysiciens allemands et la Mer Rouge.

La « Deutsche Forschungsgemeinschaft » (DFG), une communauté de travail allemande spécialisée dans la recherche scientifique, a nommé une équipe de chercheurs qui auront pour mission de vérifier la constatation en vertu de laquelle l'Afrique s'éloigne tous les ans de un ou de deux centimètres de l'Arabie saoudite. Le projet a été préparé dans une douzaine d'instituts universitaires allemands. En février, les travaux ont débuté dans la dépression d'Afar, en Ethiopie. La D.F.G. a fait savoir à Bonn qu'on possédait des « indices valables » permettant d'affirmer que la Mer Rouge et le golfe d'Aden s'élargissent lentement, ce qui semble constituer la cause principale de la première étape d'une fissure continentale qui n'aurait pas encore provoqué de faille dans le fossé d'effondrement d'Afrique orientale. Grâce aux ondes sismiques, les scientifiques se proposent de recueillir des informations détaillées sur la structure physique de la croûte terrestre et des couches sous-jacentes.

10. Connaissez-vous « WALDI ».

C'est la fameuse mascotte officielle des jeux olympiques de cette année. Le gentil teckel qui lui servit de modèle était de descendance illustre : son père fut champion du monde d'un concours de beauté et sa mère, championne d'Allemagne des chiens de chasse. Attention si vous allez à Kiel, des centaines de milliers de « WALDI » vous y attendent.

11. Vedette de sauvetage ultramoderne.

La marine allemande a mis au point une vedette insubmersible qui refuse de chavirer même dans les conditions météorologiques les plus épouvantables. Plus de détails à ce sujet dans une de nos prochaines rubriques.

12. « U 13 ».

Le premier sous-marin de la Classe 206 a été commissionné à Kiel à la fin de l'année dernière.

13. « PASSAT ».

Le quatre-mâts-barque qui entreprit sa première croisière, Hambourg-Chili, la veille de la Noël 1911 vient de prendre sa retraite. Dorénavant il restera ancré dans le port de Travemünde où il fera encore usage comme centre pour jeunes.

POUR LA CHRONIQUE VOILE.

Pour John Fairfax et son amie Sylvia Cook, c'est fini, ils sont arrivés à l'île de Hayman, à un millier de kms au nord de Brisbane, après avoir traversé le Pacifique à la rame, de San Francisco en Australie. Le couple britannique était parti d'Amérique le 22 avril 1971 et a navigué 362 jours, parfois dans des conditions très dures. Fairfax souffrait d'ailleurs d'une blessure au bras, provoquée, il y a une vingtaine de jours, par une morsure de requin. De plus, ils n'étaient plus guère capables de marcher, mais leur état général est bon. Au cours de 13.000 km de traversée, dans ce canot, les deux aventuriers du Pacifique ont essuyé deux ouragans, et leur radio de bord étant tombée en panne, on les croyait disparus dans la tempête. Fairfax a 33 ans, Sylvia Cook 31.

John Fairfax, lui, s'était déjà rendu célèbre pour avoir réussi, il y a deux ans, à traverser l'Atlantique à la rame. Dès leur arrivée sur le sol ferme, ils ont demandé à pouvoir se laver à l'eau douce, et à se restaurer, sans oublier la chope de bière et ils ont reçu en prime, un télégramme de félicitations de la Reine d'Angleterre.

4. Lutte contre la pollution des eaux.

La propreté du Rhin et de l'estuaire de l'Ems ont été les thèmes abordés à Bonn par le le ministre fédéral de l'Intérieur, M. Hans-Dietrich Genscher. Les deux ministres ont le ministre fédéral de l'Intérieur, M. Hans-Dietrich Genscher. Les deux ministres sont convenu qu'aucune eau résiduaire non épurée ne devrait être déversée dans l'estuaire de l'Ems.

Au cours des cinq prochaines années, le gouvernement fédéral va accorder pour la propreté du Rhin une aide financière complémentaire qui viendra s'ajouter aux 150 millions de marks déjà versés pour les installations d'épuration des eaux du Rhin et du Lac de Constance. Des réfrigérants atmosphériques doivent être construits près de toutes les centrales thermiques afin d'empêcher une surchauffe des eaux du Rhin.

5. La mission du « WALTHER HERWIG ».

Le navire de recherches allemand « WALTHER HERWIG » effectue depuis quelque temps une mission de recherches dans l'Atlantique-sud. Les scientifiques de l'Office fédéral de recherches sur la pêche embarqués à son bord ont ainsi pu découvrir toute une série de poissons et d'invertébrés marins inconnus jusqu'à présent. L'office a même signalé récemment que deux catégories nouvelles de poissons et 15 types différents avaient déjà été décrits dans 18 publications spécialisées.

Le « WALTHER HERWIG » a travaillé dans une zone dont la faune océanique vivant jusqu'à une profondeur de 1.200 mètres n'avait jusqu'à maintenant pour ainsi dire pas encore été analysée. On a eu recours pour la première fois à de grandes seines employées dans la pêche commerciale. Les experts ont pu constater ainsi que, grâce à cet appareillage approprié, il était possible de capturer des espèces considérées comme très rares. Jusqu'à présent, on était arrivé à prélever de leur milieu ambiant des organismes rares uniquement à l'état de larves ou aux premiers stades la vie. Ceci vaut en particulier pour des espèces à temps de réaction très court, par exemple certaines seiches. Le « WALTHER HERWIG » a réussi à les ramener pour la première fois en surface et à mettre à la disposition des chercheurs des exemplaires adultes qu'ils n'avaient encore jamais vus.

6. Le général de MAIZIERE.

Inspecteur général de la Bundeswehr, a pris congé des divers chefs d'état-major alliés avant de quitter ses fonctions, le 31 mars.

7. Etude des courants marins au large de l'Afrique.

Le navire de recherches allemand « METEOR » a quitté à la mi-janvier le port de Hambourg pour effectuer sa 26ème mission scientifique. Avec le « PLANET », un autre navire de recherches allemand appartenant à la Bundeswehr, le « METEOR » participe au large des côtes d'Afrique occidentale à un projet de recherches qui a pour but d'analyser et de définir les courants marins qui, dans cette zone, amènent en surface des substances nutritives et rendent les eaux très poissonneuses, une exception dans cette région et à cette latitude. Dans le cadre de ce projet, l'Allemagne a pour la première fois recours aux services d'un avion du type Canberra, qui a spécialement été équipé pour des mesures océanographiques. 82 scientifiques et techniciens de nombreuses disciplines travaillent à ce projet, qui est en grande partie financé par la Communauté allemande de recherches (Bonn). Cette dernière travaille avec l'Institut allemand d'hydrographie (Hambourg) et un autre institut scientifique marin de Kiel. Le programme international couvrant plusieurs années et dans lequel ce projet s'insère, est réalisé grâce à la participation de navires de recherches anglais, français, japonais, soviétiques et espagnols. Les Etats riverains d'Afrique occidentale ont engagé des unités navales de moindre importance ainsi que leurs services météorologiques.

8. « AEROFOIL ».

Tel est le nom qui a été donné à un hydroglisseur « nouvelle vague » qui a été réalisé sur demande du gouvernement fédéral par Alexander Lippisch, un spécialiste allemand de l'aérodynamique. Les essais qui ont eu lieu sur le Lac de Constance ont servi à établir si l'appareil pouvait devenir un concurrent sérieux du hovercraft, par rapport auquel il est caractérisé par une rentabilité, un confort et une maniabilité accrus. Le modèle

maritiem panorama

Deze tweede bijdrage tot ons maritiem panorama 1972 brengt een beknopt overzicht van de activiteiten van onze zeehavens tijdens het voorbije jaar. Dit jaarverslag werd opgesteld aan de hand van officiële gegevens, waarvan sommige slechts einde maart verschenen.

Noteren wij dat de statistieken voor de zeescheepvaart betrekking hebben op de handels-scheepvaart (koopvaardischepen, ferry- en pakketboten) met uitsluiting van zeemacht-eenheden, vissersvaartuigen en jachten.

De tonnenmaat van de zeeschepen wordt uitgedrukt in B.N.T., dit is de Belgische Netto Tonnage. De Netto Register Tonnage (N.R.T.), volgens internationale meting, wordt bekomen door de B.N.T. te verminderen met 20 %. Qua binnenscheepvaart worden de tonnenmaat en de lading van de schepen uitgedrukt in metriekton (m3).

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart			
a) Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + verg. '70	B.N.T. + verg. '70	
	3.920 (— 494)	5.640.328 (— 2 %)	
Koopvaardischepen	1.050 (— 480)	514.493 (— 20 %)	
Ferry- en pakketboten	2.870 (— 14)	5.125.835 (+ 0,2 %)	
b) Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept)			
	1971	1970	Vergelijking
Passagiers	2.092.371	2.133.220	— 2 %
Voertuigen	257.073	241.049	+ 6 %
2. Zeegoederentrafiek (in ton)			
	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '70
	710.175 (— 3 %)	63.233 (— 34 %)	773.408 (— 6 %)
3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)			
	Aantal + verg. '70	Lading mt + verg. '70	
	554 (— 239)	72.267 (— 35 %)	

h. rogie

Het jaar 1970 was voor de Oostendse haven in alle opzichten vrij gunstig geweest. Het goederenverkeer ter zee, dat kenschetsend is voor de handelsactiviteit van een zeehaven, was toen met 13 % gestegen, wat het hoogste groeiritme van onze vijf zeehavens betekende.

Daarentegen was 1971 ongetwijfeld een slecht jaar op alle gebied. Zowel voor de binnenscheepvaart als voor de handels- en staatshaven wijzen de cijfers betreffende het goederen- en passagiersverkeer op een opvallende achteruitgang.

Kenmerkend voor het zeegoederenverkeer is wel de spectaculaire daling van de afvoer, die in hoofdzaak te wijten is aan de verdere regressie van de stukgoedtrafiek. Amper 6.000 ton in 1971, tegenover ca. 20.000 ton in 1970 en 35.000 ton in 1969. Oorzaak hiervan is ongetwijfeld het verdwijnen van de Cockerill Line medio 1970. Daarbij komt nog een gevoelige daling in de afvoer van vezelplaten en chemische produkten, alsook het verdwijnen van schroot- en kolenexport. Dit verlies werd echter niet gecompenseerd door een verhoogde aanvoer, wat in 1970 wel het geval was. Inderdaad, het aantal binnen-



gelopen koopvaardischepen lag in 1971 bijna 1/3 lager dan in 1970 en hun globale tonnage ging met 20 % achteruit. Zoals steeds behelsde de aanvoer haast uitsluitend stortgoederen, in hoofdzaak stookolie en grint. Deze twee trafieken, die respectievelijk vóór 1960 en 1968 praktisch uitsluitend met binnenschepen geschieden, vertegenwoordigden 66 % van de totale zeegoederenaanvoer in 1971, tegenover 52 % in 1970.

Hieruit blijkt enerzijds dat de zeetrafiek sinds 1960 in feite weinig belangrijke vooruitgang boekte. Anderzijds is het duidelijk dat de Oostendse handelshaven geen specifieke zee-traffic aantrekt, in tegenstelling met onze andere zeehavens. Bovendien laat het gebrek aan continuïteit in de traffic zich steeds sterker gevoelen : 76 % der koopvaardischepen voer ledig uit tijdens het voorbije jaar. Tenslotte zal 1971 het jaar zijn van de degradatie van de Oostendse stadshaven tot de kleinste handelshaven van het land. Brussel-Zeehaven boekte immers 4 % meer goederentrafiek dan Oostende.

Zolang het tot geen snelhaven is uitgebouwd met mogelijkheid tot verschepen van eenheidsladingen, zal Oostende in hoofdzaak een passagiershaven blijven. In verband hiermee noteert men ook hier een regressie qua passagiersverkeer, net als in 1969. De voertuigentrafiek kende evenwel een lichte vooruitgang, doch ondervond verder de concurrentie van Zeebrugge waar het expansieritme van deze traffic vijfmaal hoger lag, nl. + 32 % tegenover + 6 % voor Oostende. Niettemin bleef Oostende de eerste ferry- en passagiershaven van het land met bijna viermaal meer inschepingen en 326 overvaarten meer dan te Zeebrugge. Een gevaar evenwel : zo het groeiritme van het voertuigenverkeer aldaar in dezelfde verhouding blijft stijgen, nl. gemiddeld 30 % jaarlijks, wordt Zeebrugge in 1972 de voornaamste ferryhaven van het land.

Oostende, dat eenmaal de ambitie koesterde als transitohaven te mogen fungeren tussen Engeland en ons hinterland, schijnt voorgoed alle kansen te hebben verloren. Een vlugge analyse van de Zeebrugse haventrafiek zal ons dit duidelijk maken.

ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '70	B.N.T. + verg. '70
a) Totaal aangekomen zeeschepen	4.746 (+ 55)	14.672.713 (+ 21 %)
Petroleumtankers	508 (— 10)	4.731.388 (+ 31 %)
Containerschepen	472 (— 11)	1.605.641 (+ 20 %)
Ferryboten	2.444 (+ 167)	5.414.150 (+ 6 %)
Andere koopvaardischepen	1.322 (— 91)	2.921.534 (+ 41 %)

b) Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept)

	1971	1970	Vergelijking
Passagiers	530.868	510.482	+ 4 %
Voertuigen	215.557	162.374	+ 32 %

c) Container- en petroleumtrafic (in ton)

	1971	1970	Vergelijking
Containergoederen	938.782	962.404	— 2 %
Ruwe aardolie	5.950.180	5.408.103	+ 10 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '70
8.816.950 (+ 6 %)	1.284.998 (+ 9 %)	10.101.588 (+ 6 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '70
3.079 (— 471)	1.233.105 (— 13 %)	492.740 (— 15 %)

In de loop van 1968 startte Zeebrugge met zijn container- en petroleumtrafic. Het jaar 1969 werd dan ook gekenmerkt door een spectaculaire « boom » in de havenactiviteiten : de globale tonnenmaat der binnengelopen zeeschepen steeg met 41 %, terwijl de goederenbeweging met meer dan 50 % vermeerderde ! In 1970 stelde men echter een duidelijke stabilisatie van de havenactiviteiten vast : een aangroei van slechts 2 % qua totale tonnenmaat en een groeiritme van amper 5 % wat betreft de zeegoederentrafiek.

Zoals de statistieken aantonen, werd 1971 gekenmerkt door een verdere stabilisatie van de zeehaventrafiek, zonder daarom te spreken van een verzadiging. Het totaalcijfer der aangelopen zeeschepen bedroeg slechts ca. 1 % meer dan in 1970 en is integraal te danken aan het sterk gestegen aantal overvaarten van de passagiers- en ferryboten. Niettemin steeg de globale tonnage der aangekomen eenheden met 21 %, hetgeen toe te schrijven is aan de grotere tonnenmaat van de petroleum- en containerschepen, alsook van de andere koopvaardij schepen. Ter illustratie: in totaal legden 17 eenheden aan tussen 100.000 en 150.000 dwt., 4 tussen 150 duizend en 200 duizend dwt., en 17 van meer dan 200.000 dwt. Het aanlopen van de «Texaco Norway» bezorgde Zeebrugge het Belgisch record van het grootste schip met eventjes 253.300 dwt. !

De gevoelige toename van de globale tonnenmaat had slechts een beperkte weerslag op de zeegoederentrafiek. Deze steeg immers met slechts 6 % t.o.v. 1970. Dit is enerzijds te wijten aan het feit dat de supertankers niet volgeladen de haven binnenvoeren. Anderzijds stellen we vast dat de toename van de goederenafvoer in 1971 veel geringer was dan in 1970, nl. 9 % tegenover 22 %. Niettemin stippen we aan dat het goederenverkeer over zee voor de eerste maal de kaap der 10 miljoen ton overschreed in het voorbije jaar. Dat Zeebrugge in hoofdzaak een petroleum- en containerhaven is, bewijzen volgende gegevens. Qua aanvoer bekleedde de ruwe aardolie in 1971 steeds de eerste plaats met 2/3 van de totale goederenaanvoer over zee, nl. 5.950.180 ton. Dit betekende een aanwinst van 10 % t.o.v. 1970. Containergoederen en bouwmaterialen bekleedden respectievelijk de 2e en 3e plaats. Wat nu de afvoer betreft, kwamen de car-ferrygoederen op de eerste plaats, onmiddellijk gevolgd door de containergoederen, wat in 1970 juist omgekeerd was. Deze ladingen vertegenwoordigden respectievelijk 27 % en 25 % van de globale zee-goederenafvoer in 1971. Ondanks de ingebruikneming van de O.C.Z. bedroeg de totale containerverhandeling slechts 938.782 ton, d.i. 2 % minder dan in 1970. Het inleggen van een nieuwe containerdienst naar Tilbury en de verdere uitbreiding van de O.C.Z. zullen in 1972 deze trafiek ongetwijfeld een nieuwe impuls geven.

Even spectaculair als in 1970 was wel de vooruitgang van het voertuigenverkeer, dat nu met 32 % toenam t.o.v. het vorige jaar. Toen had men een trafiektoename van 3 % genoteerd. Het passagiersverkeer daarentegen stagneerde in 1971 met een povere toename van 4 %. In 1970 en 1969 was dit verkeer immers met respectievelijk 34 % en 48 % gestegen. Voor 1972 voorziet men echter het intensiveren van de bestaande passagiersdiensten alsook het inleggen van nieuwe lijnen naar Hull en andere Britse havens.

Zo zien we Zeebrugge stilaan een gans netwerk van ferry-, container-, vracht- en passagiersdiensten tussen het continent en Groot-Brittannië aanbieden, zodat het alle troeven in handen heeft om als transitohaven te fungeren tussen Engeland en zijn E.E.G.-partners. Dit is de onmiddellijke betrachting van Zeebrugge in afwachting dat het tot diepzeehaven wordt uitgebouwd.

GENT

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '70	B.N.T. + verg. '70
Totaal aangekomen zeeschepen	3.813 (+ 179)	6.862.468 (+ 17 %)

2. Internationale zeegoederentrafiek (in ton) (1)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '70
7.400.000 (+ 33 %)	2.700.000 (— 28 %)	10.100.000 (+ 8 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren) (2)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '70
26.900 (+ 871)	19.100.000 (+ 21 %)	10.600.000 (+ 5 %)

(1) Voorlopige cijfers, geraamd op basis van N.I.S.-gegevens.

(2) Uitvarende schepen op ballast niet inbegrepen.

De evolutie van de haventrafiek in de Arteveldestad vertoonde tijdens de laatste drie jaar veel gelijkenis met die van Zeebrugge. Inderdaad, ingevolge de ingebruikneming van de nieuwe zeesluis van Terneuzen boekte Gent uitzonderlijke jaarcijfers in 1969. Toen steeg de globale tonnage der aangekomen zeeschepen met 207 %, terwijl het internationale

zeegoederenverkeer een groeiritmte van 241 % boekte ! In 1970 daarentegen wezen de cijfers van de trafiektoename op een zekere stabilisatie in de havenactiviteiten : + 13 % voor de totale tonnenmaat der binnengevaren zeeschepen en + 10 % qua internationale goederentrafiek over zee.

De jaarcijfers voor 1971 wijzen duidelijk op een verdere stabilisatie van de Gentse zeehaventrafiek. Het globaalcijfer der binnengevaren zeeschepen steeg met amper 5 %, terwijl hun gezamenlijke tonnage nagenoeg 17 % hoger lag dan in 1970. In feite hebben beide gegevens slechts een relatieve waarde en zijn bovendien misleidend. Inderdaad, deze cijfers behelzen ook de schepen die op ballast binnenvoeren en deze vertegenwoordigden niet minder dan 52 % van het totaalcijfer, nl. 2.016 eenheden ! Bij de afvaart beliep het aantal ledige schepen 26 % van het totaal. Zoals we zullen zien, is de aard van het Gentse zeehavenverkeer met de daaraan verbonden scheepstypen -ertschepen bij aanvoer en tankers bij afvoer — voor deze toestand verantwoordelijk.

Wat de havenactiviteit vooral kenmerkt, is wel het belang en de aard van de verhandelde zeegoederen. In dit opzicht valt het op hoe de industriële functie van de Gentse haven zich steeds scherper aftekent sedert de vestiging van Texaco en Sidmar aan het zee-kanaal. Aanvoer van grondstoffen en afvoer van fabrikaten blijven meer dan ooit het havenverkeer van de Arteveldestad kenmerken. Qua goederenaanvoer over zee noteert men een belangrijke trafiektoename in 1971 : nagenoeg 1/3 meer dan het vorige jaar. Steeds bekleedden de ertsen de eerste plaats met ca. 53 % van de totale import, net als in 1970. Wat de afvoer per zeeschip betreft, boekte men slechts ca. 2,7 mlj. ton goederen in 1971, d.i. 28 % minder dan in 1970. Oorzaak hiervan was de gevoelige daling in de uitvoer van metaal- en petroleumprodukten, die volgens voorlopige N.I.S.-gegevens ongeveer 1 mlj. ton lager lag dan in 1970. De cijfers van de Gentse havendienst, berekend op basis van de havenrechten, wijzen echter op hogere hoeveelheden, voornamelijk voor wat betreft de ladingen. Zo zou de totale zeegoederentrafiek van het voorbije jaar circa 11,7 mlj. ton belopen, i.p.v. 10,1 mlj. ton volgens N.I.S.-cijfers. Hoe het ook is, stippen we aan dat de Gentse haven, net als Zeebrugge, de kaap der 10 miljoen ton overschreed qua zeegoederenverkeer. Vermelden we nog dat de uitvoer van petroleum- en metaalprodukten — de twee voornaamste afgevoerde fabrikaten — respectievelijk nagenoeg 54 % en 23 % vertegenwoordigden van de globale export in 1971.

Het is duidelijk dat Gent in hoofdzaak een erts- en petroleumhaven geworden is. Gelet op de expansievooruitzichten van deze bedrijfstakken, past het dan ook de haven van de Arteveldestad een nieuwe toegangsweg tot de zee te bezorgen. Eerder dan een hypothetisch 125.000 ton-kanaal naar Terneuzen-West, opteren wij voor een supervaarweg Zeebrugge-Gent-Antwerpen, meteen een efficiënte en nationale oplossing voor ons havenprobleem. In een tijdperk waarin de haveneconomie zich op wereldschaal organiseert, is deze ordening zeker niet te ruim opgevat.

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '70	B.N.T. + verg. '70
a) Totaal aangekomen zeeschepen	18.654 (— 496)	64.808.863 (— 4 %)
Tankschepen	1.993 (+ 24)	12.512.145 (— 17 %)
b) Container- en petroleumtrafik (in ton)		
	1971	1970
Containergoederen	1.954.808	2.216.027
Ruwe aardolie	18.612.441 (1)	24.469.277
		Vergelijking
		— 11 %
		— 24 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton) (1)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '70
47.576.575 (— 13 %)	24.672.828 (+ 6 %)	72.249.403 (— 7 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '70
112.906 (— 4.697)	80.639.349 (+ 1 %)	36.423.542 (— 5 %)

(1) Voorlopige raming volgens N.I.S.-cijfers.

Begin juni 1971 trad de pijplijn Rotterdam-Antwerpen voor het eerst in werking. Nagenoeg 8 milj. ton ruwe aardolie werd tijdens het voorbije jaar naar de Antwerpse raffinaderijen Esso en SIBP overgepompt, in afwachting dat nog drie andere oliëfirma's op de buisleiding aangesloten worden.

Zoals verwacht, had dit onmiddellijk een nadelige weerslag op het zeehavenverkeer : ondanks een lichte verhoging van het aantal binnengeloofde tankers, daalde hun globale tonnage met 17 %. Dit betekent dat de grote tankschepen tijdens het 2e halfjaar minder talrijk de Schelde opvoeren. De statistieken vermelden trouwens 217 zeeschepen minder van boven de 30 voet diepgang, d.i. een daling van 15 % vergeleken met 1970.

De aanvoer van ruwe aardolie over zee kende derhalve een gevoelige regressie, nl. — 24 % volgens voorlopige N.I.S.-cijfers. Ook de aanvoer van ijzererts ging achteruit, al was dit slechts voor 19 % t.o.v. 1970. Beide grondstoffen waren in 1971 steeds de voornaamste importgoederen voor respectievelijk ca. 48 % en 26 % van de totale zeegoederen-aanvoer. Dank zij een hogere stukgoedaanvoer kon de achteruitgang van de globale aanvoer evenwel tot — 13 % t.o.v. 1970 beperkt worden. Wat nu de afvoer over zee betreft, valt een bevredigende vooruitgang te noteren, te danken aan grotere ladingen van stukgoederen. De afvoer van staalprodukten boekte een spectaculaire « boom » van eventjes 21 %, terwijl die van de chemische produkten met 12 % verhoogde, telkens vergeleken met het vorige jaar. Deze twee trafieken vertegenwoordigden in 1971 respectievelijk 1/3 en 12 % van de globale goederenafvoer over zee en waren ook de belangrijkste exportgoederen. Herhalen wij dat al de cijfers betreffende het goederenverkeer een vrij nauwkeurige raming zijn op basis van N.I.S.-gegevens.

De grotere aan- en afvoer van stukgoederen compenseerde echter niet de mindere aanvoer van stortgoederen, zodat de algemene zeegoederentrafiek in 1971 nagenoeg 7 % lager lag dan het jaar voordien. Sinds jaren stagneerde de Antwerpse zeehaventrafiek. Nu stelt men een duidelijke regressie vast. Heeft de ingebruikneming van de RAPL de langzame degradatie van onze wereldhaven ingeluid, wat eminente haveneconomisten voorspeld hadden ? Weliswaar schuilt het belang van de Antwerpse haven in de massale verhandeling van stukgoederen, die vorig jaar tot 1/3 van de totale goederenomzet opliep. Doch ook deze trafiek evolueerde niet zoals verwacht. Men rekende immers op een veel groter groeiritme, gelet op de spectaculaire expansie van het containerverkeer in 1969 en 1970, nl. + 97 % en + 83 %. In 1971 daarentegen werd deze merkwaardige evolutie brutaal geremd : men boekte er 11 % minder containergoederen dan in 1970 ! Een gelijkaardige achteruitgang deed zich ook te Zeebrugge voor, terwijl Rotterdam, de grootste concurrent van onze metropool, opnieuw een belangrijke vooruitgang boekte met 43 % meer containervracht dan in 1970.

Voor wie de vergelijking tussen de twee grootste Deltahavens verder wil doortrekken, vermelden wij dat Rotterdam-Europoort in 1971 32.520 zeeschepen (+ 653) ontving, waaronder 6.694 tankers (— 65) en 2.309 containerschepen (+ 586). De globale zeegoederentrafiek beliep er 230 miljoen ton (+ 2 %), waaronder 118,6 milj. ton ruwe aardolie (+ 11 %), 26,1 milj. ton erts (— 7 %) en 3.955.777 ton containergoederen (+ 43 %).

Laat ons bondig concluderen. De aanvoer van ruwe aardolie, veruit het belangrijkste importprodukt van de Antwerpse haven, zal in de komende jaren verder blijven slinken daar steeds andere petroleumfirma's op de pijplijn zullen aansluiten en er eerlang een tweede oliëlijn naar de Europoort wordt aangelegd. Anderzijds is het hoogst onwaarschijnlijk dat het Antwerpse containerverkeer zijn expansieritme van de vorige jaren herover, gelet op het feit dat de Westerschelde voor containerschepen van de derde generatie onbevaarbaar is en de ligging van onze metropoolhaven niet zo gunstig is voor de hoge rotatiesnelheid van deze vaartuigen. Wanneer men bedenkt dat stukgoederen over een tiental jaren praktisch volledig gecontaineriseerd worden, zal ook de zo belangrijke stukgoedtrafiek van de Antwerpse haven onvermijdelijk stilaan achteruitboeren.

Het ziet er dus naar uit dat Rotterdam, dank zij zijn pijplijn en nautisch beter gelegen, langzamerhand deze twee trafieken van Antwerpen gaat ontfutselen, in afwachting dat

ook Duinkerken zijn deel zal opeisen. De toestand van de Antwerpse haven ziet er beslist niet rooskleurig uit. De oplossing ligt nochtans reeds lang voor de hand: een superkanaal vanuit Zeebrugge, uitgebouwd tot volwaardige diepzeehaven. Maar is het al niet te laat?

BRUSSEL

1. Zeescheepvaart	Aantal + verg. '70	B.N.T. + verg. '70
Totaal aangekomen zeeschepen	700 (— 161)	441.150 (+ 19 %)
2. Zeegoederentrafiek (in ton)		
Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '70
573.897 (+ 23 %)	235.050 (— 1 %)	808.947 (+ 15 %)
3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaaren)		
Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '70
38.461 (— 3.267)	25.762.663 (— 5 %)	12.417.715 (— 8 %)

Uitzonderlijk jaar voor de Brusselse haven, die met 18 % minder schepen dan in 1970, er in slaagde haar zeegoederentrafiek met 15 % op te drijven. Dit is vooral te danken aan de grotere tonnenmaat der aangelopen zeeschepen — gemiddeld 630 ton per eenheid tegenover 430 ton in 1970 — zodat de goederenaanvoer bijna 1/4 hoger lag vergeleken met het vorige jaar.

Dit had voor gevolg dat de Brusselse haven in 1971 niet meer de kleinste handelshaven van het land was. Inderdaad, met circa 1/3 minder zeeschepen slaagde Brussel er in 4 % meer goederen te verhandelen dan de haven van Oostende! De gemiddelde tonnenmaat der aangekomen koopvaardijsschepen lag te Oostende immers veel lager dan in de hoofdstad, nl. 490 ton, d.i. het laagste van onze vijf zeehavens.

Alhoewel de zeetrafiek er bijzonder gunstig evolueerde — net als in 1970 toen het zee-goederenverkeer met 10 % toenam — bleef het binnenscheepvaartverkeer van overwegend belang voor de Brusselse haven. Met zijn 12,4 miljoen ton goederenomszet via het waterwegennet kwam Brussel op de 2e plaats na Antwerpen. Dit cijfer overtreft zelfs dat van onze drie overige zeehavens samengenomen.

Qua zeetrafiek boekte Brussel in 1971 de grootste vooruitgang van onze vijf zeehavens. De grootste moderniseringswerken, die aan het zeekanaal in uitvoering zijn, zullen voor de haven van de hoofdstad ongetwijfeld de poort openen voor nieuwe perspectieven.

VERGELIJKENDE TABEL 1971

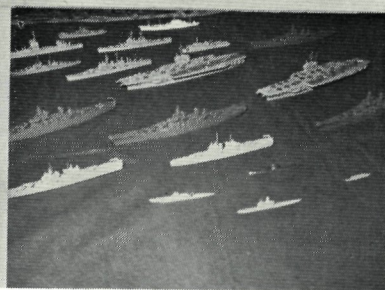
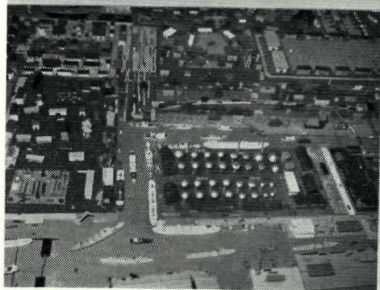
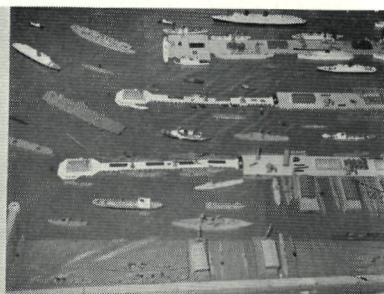
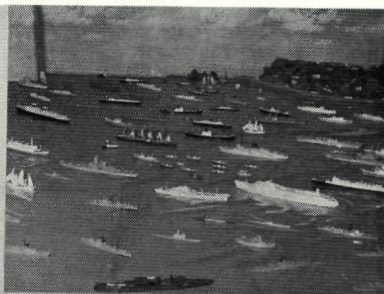
1. Aangekomen zeeschepen	Antw.	Zeeb.	Gent	Brus.	Oost.
Aandeel in nat. trafiek	59 %	15 %	12 %	2 %	12 %
Toename t.o.v. 1970	— 2 %	+ 1 %	+ 5 %	— 2 %	— 11 %
Gem. tonnage per schip	3.474 t	3.091 t	1.800 t	630 t	490 t
2. Globale zeetonnenmaat					
Aandeel in nat. trafiek	71 %	15 %	7 %	0,4 %	6 %
Toename t.o.v. 1970	— 4 %	+ 21 %	+ 17 %	+ 19 %	— 2 %
3. Zeegoederenverkeer					
Toename t.o.v. 1970	— 7 %	+ 6 %	+ 8 %	+ 15 %	— 6 %

Henri Rogie
31 maart 1972

La collection Molitor en images

Monsieur Molitor, notre collectionneur, n'a pas exposé sa collection dans une vitrine avec une étiquette mentionnant le nom et les caractéristiques de chaque bateau : il a préféré leur donner un cadre naturel. Son armada déroule un panorama de merveilles dans le sens le plus large du terme : voiliers, vaisseaux de guerre, de commerce, de transport ; ports avec tout d'arsenal : jetées, bassins, darses, quais, silos à grains, hangars, grues, tanks, écluses, sans compter les trains, hélicoptères, avions, autos, camions, etc. le tout à l'échelle de 1/1200. La collection comprend en outre des montagnes, fleuves, arbres, édifices, canaux, paysages évoquant les bords de mer et elle va du porte-avions à la vedette rapide en passant par les cuirassés, croiseurs, porte-hélicoptères, escorteurs, frégates, torpilleurs, pétroliers, dragueurs, transports de troupes, péniches de débarquement, etc.

Il en est de même pour les navires de commerce allant du transatlantique à la barquette en passant par les navires à passagers, cargos, pétroliers, minéraliers, voiliers, caboteurs, yachts, brise-glaces, péniches, barges, bateaux-pompe, bateaux-phares, remorqueurs, etc, etc. Il serait trop long d'énumérer ici toutes les sortes de navires qui sont disposés sur plus de 16 m² de mer, car ils sont plus de 600, et il s'y ajoute encore des nouveaux.



50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

La parole est à l'Aéro-Navale et le tour au « von Gotzen » !

j. verleyen

En clôturant notre article précédent, nous venions de quitter nos amis SPENCER SIMSON et GOOR au moment où ils se préoccupent de trouver des embarcations plus importantes pour donner la chasse au « von Gotzen ».

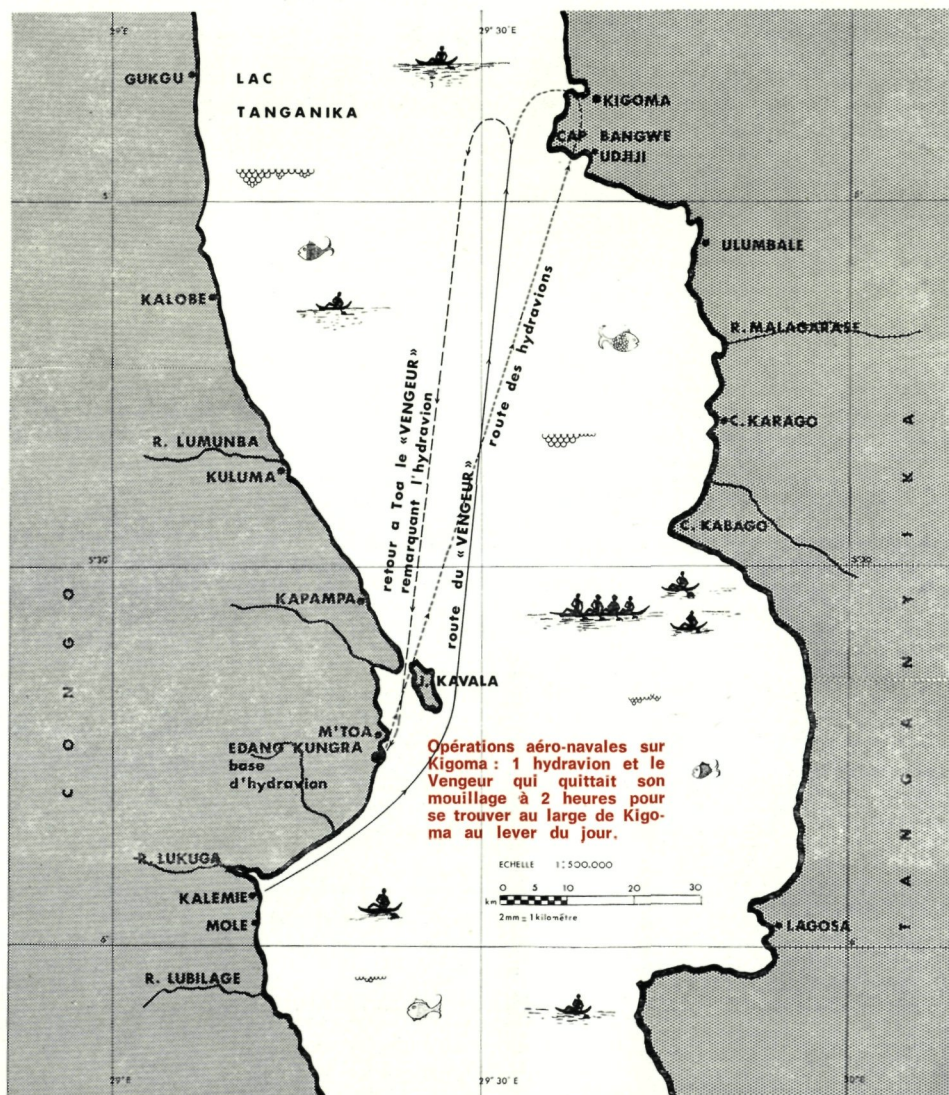
Le « von Gotzen », on ne devait jamais le revoir sur le lac, mais cela on ne le savait pas et sa présence à Kigoma demeurerait menaçante.

En Europe également, on se préoccupe de la question car la grande offensive à travers l'Est Africain se prépare et la maîtrise du Lac doit nous appartenir totalement. Au Havre, où le Gouvernement belge vit en exil au faubourg de Sainte Adresse, sur les blanches falaises qui dominent la mer, le Ministre des Colonies, Monsieur Jules RENKIN, a obtenu du Gouvernement la formation d'une escadrille d'hydravions. On se souviendra que, comme je l'ai dit, il n'avait pas été possible d'obtenir un sous-marin. C'est donc sur l'aéro-navale que le choix s'est porté pour asséner le coup décisif. L'escadrille est formée par notre Aéronautique Militaire. Elle comprend quatre hydravions de construction anglaise, des « SHORT » avec un moteur Sunbeam de 150 c.v. L'escadrille quitte Falmouth en Grande-Bretagne à bord de l'Anversville de la C.M.B. Il faut pas mal de temps pour acheminer par la voie nationale du fleuve et des chemins de fer les 500 tonnes de matériel de l'expédition. Elle est au lac pour le 1er avril 1916. Sous les ordres du Capitaine-Commandant de BUEGER (un homme charmant me dira le Commandant GOOR), quatre lieutenants aviateurs sont disponibles : les lieutenants BEHAEGE, ORTA, CASTIAUX et COLLIGNON.

On se met au travail pour remonter les avions et les mettre au point. Ce n'était pas une mince affaire car il s'agissait encore à l'époque de fragiles « coucous » faits de bois et de toile, des « cages à poule » comme on disait. Mais enfin, après quelques légers accidents, nos appareils sont prêts et effectuent des vols d'entraînement. Ce n'est pas une petite affaire que de risquer un raid sur Kigoma, distant de plus de 200 kilomètres avec

des appareils au rayon d'action et à la vitesse encore bien limités. Aussi décide-t-on qu'une escorte navale sera fournie à l'appareil effectuant le raid. Le VENGEUR (dont l'heure a enfin sonné) partira longtemps avant l'avion de façon à pouvoir croiser sur l'itinéraire de retour au cas où il devrait amérir. C'était en somme le « Air Sea Rescue Service » avant la lettre. Cette précaution se révélera très utile.

Je ne vais pas donner beaucoup de détails sur cette activité aéro-navale pour la bonne raison qu'elle est décrite en long et en large, avec de fort belles photos (y compris des photos aériennes) dans le livre du Colonel MOULAERT. « La campagne du Tanganika » dont j'ai déjà fait mention.



C'est pour cela que je me suis borné à résumer et à écouter les souvenirs personnels du Commandant GOOR à ce sujet.

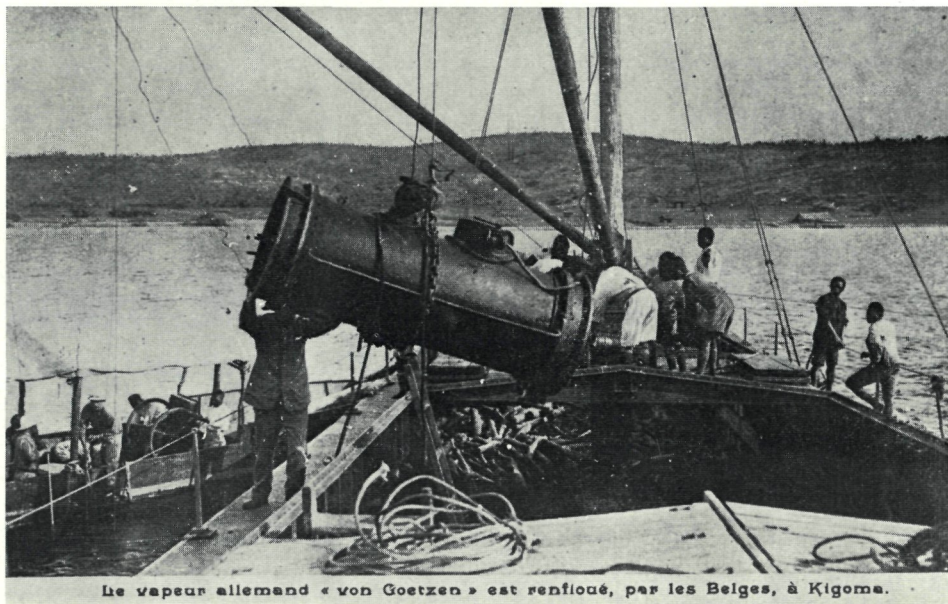
« Et bien, Monsieur Verleyen, vous voyez ici, sur cette carte du lac Tanganika, l'étang de Kungwe qui se trouve bien au nord de la Kalemie et un peu au sud de M'Toa. Ce poste d'observation était défendu par plusieurs pièces de 47 mm. Nordenfolt et peut-être bien par un obusier de 88 italien. Ce poste avait connu avant l'arrivée de la chaloupe canonnière plusieurs bombardements effectués par les canonnières et radeaux ennemis. L'étang de Kungwe est séparé du lac par une étroite bande de sable (quatre à cinq mètres) et je l'avais signalé aux aviateurs comme une excellente base de départ calme et cachée. Le matériel fut transporté par la flottille de la Kalemie à l'étang de Kungwe.

Le premier raid fut pour moi la cause d'un terrible cas de conscience. Je cherchai en vain, au lever du jour, trace de l'hydravion qui avait dû s'élever de son étang vers 5 h 45 et que j'aurais dû voir dans les airs ou s'abattre sur la surface du lac puisque nous suivions la même route et que le ciel était clair et bleu à souhait. Je le cherchai pendant quatre heures. Durant ces quatre mortelles heures, je ratissai toute la zone du lac où l'hydravion se serait abattu s'il avait été victime des tirs anti-aériens de Kigoma. Parce qu'il faut dire que nos appareils furent chaque fois accueillis par de bonnes rafales de projectiles et qu'ils rentrèrent endommagés à la base. Et je rentrai, affreusement inquiet, pour apprendre, en passant par l'étang de Kungwe, que le Farman n'avait pu décoller. Quel soulagement ! Je fus plus heureux la seconde fois lorsque je vis l'hydravion s'abattre, blessé dans ses ailes, à 2 ou 3 milles du VENGEUR. Je le pris en remorque, à l'allure de 1 mille et demi à l'heure, pour ne pas l'endommager davantage car le lac roulait de grosses vagues.

Ce n'est que lors du quatrième raid que le « von Gotzen » fut touché à l'arrière. Comme les fois précédentes, je n'ai eu aucune peine à retrouver l'hydravion, une fois de plus touché par la D.C.A., et à le ramener à bon port. Aucun navire allemand n'était sorti du port pour nous attaquer et je pus en conclure que la maîtrise du lac nous appartenait.



Kigoma : Un seaphandrier



Le vapeur allemand « von Goetzen » est renfloué, par les Belges, à Kigoma.

Je fis part de cette certitude (qui ne fut jamais démentie dans la suite) à mon chef, le Colonel MOULAERT, en ajoutant que je considérais désormais ma mission comme terminée. Ce dernier raid, je l'avais convoyé de mon hamac avec 39° de fièvre.

Je dois ajouter une chose, car il faut être objectif ; on a souvent raconté que le « von Goetzen » fut coulé dans la rade de Kigoma par l'hydravion belge. C'est là une légende et un canard auquel il faut couper les ailes. Le « von Goetzen » fut sérieusement endommagé mais était, à mon avis, toujours en état de naviguer. Il fut sabordé volontairement par les Allemands au moment où ils durent évacuer Kigoma. Il fut sabordé, non pas dans la rade de Kigoma, mais dans la baie de l'Eléphant qui se trouve au nord de Kigoma. C'est là que les Belges ont enterpris son renflouement. Il fut constaté que les machines avaient été soigneusement graissées. De plus, le navire était complètement chargé de matériel et de machines que les Allemands voulaient soustraire à notre capture. Tout ce matériel était aussi soigneusement graissé. Ceci prouve que les Allemands croyaient encore à la possibilité de reconquérir Kigoma et de renflouer le navire et sa cargaison.

Et voilà, nous allons prendre congé du Commandant GOOR sur le lac Tanganika mais nous le retrouverons sur notre côte en 1918 et plus tard sur le Rhin.

A propos du renflouement du « von Goetzen », il faut signaler que, dans cette affaire, nous avons travaillé, non pas pour le Roi de Prusse mais pour le Roi d'Angleterre. En effet, alors que le navire était déjà bien relevé, arriva l'ordre aux troupes belges d'évacuer le territoire. Ce sont donc les Anglais qui achevèrent le renflouement du « von Goetzen » et le remirent en service dans la flottille des « Tanganika Railways ».

Notre Force Navale se doit de rendre hommage à sa sœur d'armes, la Force Aérienne. Le raid couronné de succès sur Kigoma fut effectué le 10 juin 1916. Le Lieutenant aviateur BEHAEGE était aux commandes. Le Lieutenant aviateur COLLIGNON remplissait les fonctions d'observateur et de bombardier. C'est lui qui parvint à toucher le « von Goetzen » d'une de ses deux bombes de 65 livres. Sa Majesté le Roi Albert, dès qu'il eut connaissance de cet exploit, octroya à ces deux braves la Croix de Chevalier de l'Ordre Royal du Lion avec palmes et la Croix de Guerre.

Il était écrit que ces deux braves devaient donner leur vie pour la défense de leur pays. Le Lieutenant aviateur BEHAEGE ne quitta même pas le Congo. Au moment de partir (car les appareils devaient rentrer en Europe le plus vite possible), il fut foudroyé en trois jours de temps par la dysenterie. Quant au Lieutenant aviateur COLLIGNON, il fut abattu par l'ennemi, dans le ciel de l'Yser, en 1918. HONNEUR A EUX !

Pour ceux que la chose intéresse, un des hydravions est toujours pieusement conservé au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles.

BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN

1914-1918 (vervolg)

50 JAAR LATER GEZIEN

(korte inhoud van het in het Frans gepubliceerde vervolg van de artikelenreeks door J. Verleyen (zie NEPTUNUS 1970 nr. 6).

DE COMD GOOR LAATSTE KAPERKAPITEIN (*) DES KONINGS.

Een tiental dagen na de aankomst van de kanonneersloep kwam een kleine gebeurtenis de eentonige saaiheid van ons wachten verstoren. Een Duitse eenheid, die wij later als de « Kigani » konden identificeren, passeerde vóór de positie aan de Lukuga, waar wij met de kanonneersloep versholen lagen ; ongelukkig voor ons bleef hij buiten bereik van ons geschut naar het Zuiden toe varende, maar gelukkig passeerde hij tegen het einde van de dag op zijn terugweg, terug maar dan dichter bij onze schuilplaats.

Het meer, overdag gewoonlijk in stormachtige beroering, was gekalmeerd en de omstandigheden gunstig voor de aanval ; versholen in het groen langs de oever met de ondergaande zon achter ons en, dank zij onze goede voorbereidingen aan boord van de kanonneersloep beschikkend over een redelijk stabiel geschutsplatform ; maar ! de geschutstabellen voor de 5C7 waren nog niet in ons bezit, en de 4C7 Nordenfelt was onbruikbaar ! De schraagstut was reeds vroeger gebroken bij het eerste beproevingssalvo dat we hadden gelost. Voor eenmaal met een prachtig doel voor onze ogen hadden we werkelijk geen geluk ! Maar, met of zonder geschutstabellen was mijn trouwe adjunct, onderluitenant Dandoy een uitstekend richter, en de vijand, die we op ongeveer 2.000 m hadden aangevallen, ondervond dit al bij het derde schot (de eerste twee waren weigeren) dat een prachtige zilveren waterfontein deed opspringen voor de scherp afgetekende « silhouette » van de Duitser op de horizon. Tot onze grote verwondering en vooral ontgoocheling wijkte onze tegenstrever wel 45° uit over stuurboord en drijft zijn snelheid op, also het gevecht ontwijkend. Wij vuurden wat we konden maar hadden met een reeks weigeren af te rekenen, slechts gemiddeld drie obussen op tien vertrokken normaal. Deze gang van zaken was zeer tijdrovend en bovendien uiterst gevaarlijk voor de stuksbemannen ; bij elke weigering moest eerst de kulas van het stuk naar de kant van het meer toe gedraaid worden om er de weigerende obus uit te trekken en over de reling in het water te werpen ! Er bestaan zeker wel aangenamere karweitjes aan boord dan weigeren uithalen ! !

na een half uur achtervolging, en niettegenstaande onze brave motorist alles gaf wat hij kon, geraakte de vijand buiten ons geschutsbereik en werd het order « staakt het vuren » gegeven. Onze zwarte sergeant Fataki schudde nog zijn wrekende gebalde vuist naar de vluchteling en riep hem woedend een overtuigd « Boula Matari n'gufu, (? ! ? ! ? !) achterna. (Bula Matari n'gufu : Onze grote Chef is sterk).

(? ! ? ! ? ! ? ! : zeer sterke Afrikaanse krachtterm, welke ik omwille van de fatsoenlijkheid bij benadering zal verklaren door de Vlaamse krachtterm welke gewoonlijk door veelvouden van een groot getal hetwelk ik als 10 tot de negende macht zal aanduiden omwille

van diezelfde regels der West-Europese fatsoenlijkheid. Het is wel verstaan dat de Afrikaanse krachtterm in tegenstelling tot de Vlaamse, bovendien nog een behoorlijke portie « TABU » bevat ; en als ik hier over « TABU » spreek heeft dit niets te maken met het gekende artikel van de Franse parfumnijverheid).

De goeie Fataki begreep maar niet hoe die Duitse Blanke mannen, die hij toch voor redelijk verstandige wezens hield, zo dwaas konden zijn om de Belgen te tarten, waar iedereen, zelfs de domste inboorling, toch wist dat de Belgen oppermachtig en sterk waren en die iedere vijandige handeling rechtvaardig maar onverbiddelijk zouden straffen. Totdaar dit klein incident zonder veel belang, maar het was het EERSTE contact en het scheen wel de uitwerking gehad te hebben van een elektrische schok op ons zwart garnizoen hetwelk vanop de oever verwonderd de gang van zaken had gevolgd. De majoor De Clercq zelf, bataljonskommandant der troepen in garnizoen bij de Lukuga, kwam ons na afloop langs de oever jubelend met zijn officieren tegemoet en kondigde af dat de kanonneersloop, welke wij in de mess gemoedelijk « Mosselbak » noemden, voortaan de niet minder marolliiaans klinkende naam van « Traïter » (*) zou dragen.

Maar de Duitse kanonneerboot, meer dan waarschijnlijk de « KINGANI », waarvan wij tot dan toe nog niet de naam of het bestaan kenden, had zeker te KIGOMA bij zijn hiërarchische chefs verslag uitgebracht betreffende de verwoede aanval welke hij had ondergaan vanwege een sloep onder Belgische vlag, want een tijdje later werd ik bij mijn zeer gewaardeerde Chef, Colonel STINGHLAMBER, geroepen, welke mij vroeg wat hij mocht antwoorden op een bedreiging welke de Duitsers ons langs diplomatieke weg hadden toegestuurd. Bedreiging vanwege de Duitsers dat zij iedere Belg welke zij gewapend op het meer zouden gevangen nemen, niet zouden aanzien als krijgsgevangene maar zonder meer als terrorist zouden laten fusilleren, gezien België sedert jaren officieel geen oorlogsmarine meer bezat.

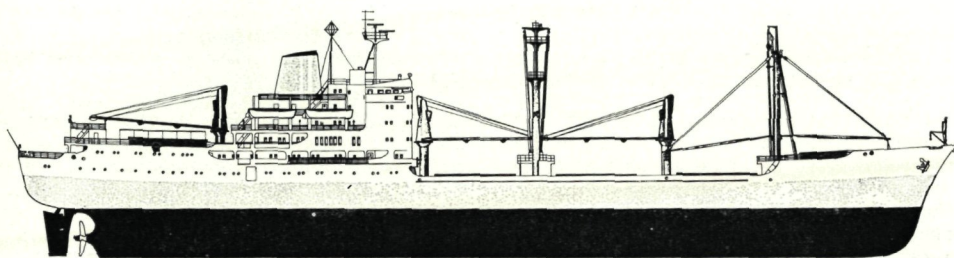
Ik vroeg de Colonel om volgend antwoord aan de Duitsers over te maken : « Ik, Georges Goor, Eerste Luitenant bij de Belgische Staatsmarine (Ministerie van Verkeerswezen), en momenteel in bevel over het Belgisch Flottielje op het meer, beschouw mijzelf als Kaperkapitein in dienst van de koning, in afwachting van mijn officiële aanstelling tot militair kapitein-commandant bij de Belgo-Congolese Weermacht voor de duur van de oorlog ; en zal iedere Officier van de Duitse Keizerlijke Marine welke ik voortaan met de wapens in de hand gevangen neem, kortweg en oneervol hoog en droog laten ophangen aan de mast ».

Ik weet niet of mijn bericht onder deze vorm de Duitse Diplomaten bereikte maar mijn kolonel verzekerde mij dat er niets aan onze acties zou veranderen en dat men hem vanwege Duitse zijde had laten weten dat indien de zeelui welke de Belgische eenheden bemanden voorzien zouden zijn van militaire aanstellingspapieren, zij voortaan zouden behandeld worden volgens de toen heersende internationale conventies betreffende de oorlogsgebruiken.

(*) KAPERKAPITEIN : Hij die met een kaperbrief door vorst of regering als volmacht afgeleverd, eertijds in tijden van oorlog, met zijn eigen vaartuig, vijandelijke schepen aanviel, teisterde en plunderde. Een KAPER is zeker niet te verwarren met een ZEEROVER ; deze laatste rooft slechts voor eigen rekening waar de KAPER de belangen van zijn land dient.

(*) Traïter : Brussels derivaat van het Vlaamse « treiter »
Treiteren : Zuidnederlands voor : iemand plagen uit louter kwellust.
Treiter : plaaggeest uit louter lust om te kwellen.





ONZE KOOPVAARDIJ...

FABIOLAVILLE, ANTWERPEN

De verliezen die de vloot van de Compagnie Maritime Belge tijdens de tweede wereldoorlog leed, betekende een zware handicap voor de rederij bij de heropening van een regelmatige verbinding naar Congo. Om hieraan te verhelpen werd, in 1946, aan de scheepswerven John Cockerill te Hoboken, opdracht gegeven voor de bouw van vijf pakketboten. In 1948 werden de twee eerste schepen, namelijk de ALBERTVILLE en de LEOPOLDVILLE afgeleverd. Dit duo werd in 1949 gevolgd door de ELISABETHVILLE, in 1950 door de BAUDOUINVILLE en tenslotte in 1951 vervolledigd door de CHARLESVILLE. Tengevolge van de toenemende concurrentie van de luchtvaart, en vooral na de moeilijkheden van 1960 was men verplicht verschillende schepen van de hand te doen. Aldus blijven van dit prachtige kwintet slechts de ALBERTVILLE en de LEOPOLDVILLE over op de lijndienst naar de Rep. Zaïre. Dit laatste schip werd in 1967 overgenomen door de Compagnie Maritime Congolaise (nu Compagnie Maritime du Zaïre) en onder Congolese vlag in de vaart gebracht als P.E. LUMUMBA.

Beide schepen hebben echter de leeftijdsgrens bereikt en moeten vervangen worden. Daarom werd door de Comp. Mar. Belge en de Comp. Mar. du Zaïre in het begin van 1970 met Cockerill Yards een gezamenlijke overeenkomst gesloten voor de bouw van twee zusterschepen, waarvan elke rederij er één zou uitbaten.

In aanbouw voor de Comp. Mar. Belge onder bouwnummer 861, liep op 28 januari jongstleden het eerste schip van dit nieuwe duo van stapel. Uit eerbied voor een jarenlange traditie werd de eenheid FABIOLAVILLE genoemd.

De doop en de tewaterlating werd verricht door H.M. Koningin Fabiola, die welwillend het meterschap aanvaardde.

Deze pakketboot is geschikt voor het gemengd vervoer van passagiers en vracht.

De voornaamste gegevens zijn :

- lengte over alles : 161,15 m.
- lengte tussen de loodlijnen : 148 m.
- Breedte buiten de spanten : 23,10 m.
- Holte tot het hoofddek : 13 m.
- Diepgang : 9,87 m.
- Draagvermogen als cargoschip : 15.800 metr. ton.
- Draagvermogen als pasagiersschip : 12.200 metr. ton.
- Passagiers : 71
- Officieren en bemanning : 58
- Dienstsnelheid : 19 knopen

De FABIOLAVILLE, waarvan de romp gebouwd is volgens het dwarsspanntenconstructiesysteem, terwijl voor de sterktedekken en de bodem het langspantenbouwsysteem werd toegepast, is volledig gelast. De bouw geschiedde onder toezicht van het classificatiekantoor « American Bureau of Shipping » volgens de hoogste klasnotatie en in overeenstemming met de voorschriften van de Belgische Zeevaartinspectie.

F. Van Otterdyk

Eigenaardig is wel dat de romp dezelfde is als deze van de drie schepen van de MON-TAIGIE klasse. In tegenstelling met de huidige mode, bezit de FABIOLAVILLE geen bulbsteven. Zeven waterdichte schotten verdelen het schip in acht compartimenten : de voorpiek, ruimen 1 tot 4, de machinekamer, ruim 5 en de achterpiek. De dubbele bodem onder de machinekamer is ingericht als opslagruimte voor brandstofolie, smeerolie en zoet water. Deze onder de ruimen kunnen gebruikt worden als waterballast- en stookolietanks.

In de vijf ruimen werd een doorlopend tussendeck ingebouwd. Alle ruimen worden niet alleen mechanisch geventileerd, maar ze zijn ook voor brandgevaar beschermd door een CO₂-installatie. Het bakdek reikt tot over het eerste ruim zodat extra bergplaats verkregen wordt, maar waardoor ook de kracht van de overkomende golven gebroken wordt, zodat beschadiging aan dekcargo tot een minimum kan beperkt blijven.

In de ruimen 3 en 4 zijn langschotten ingebouwd. Verticale geleiders verdelen ruim 3 in cellen voor het vervoer van 20' en 40'

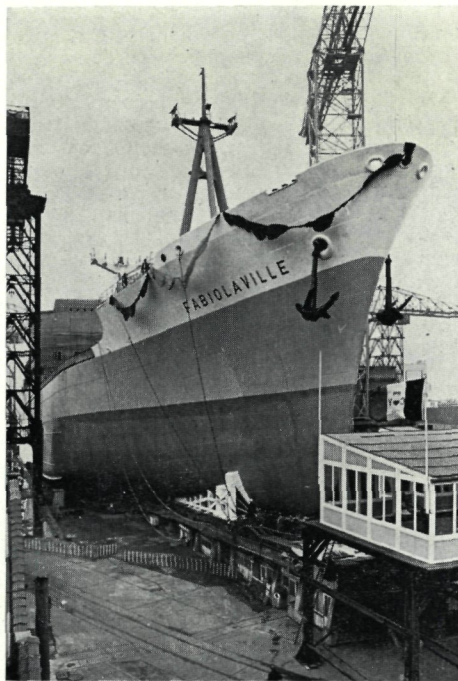
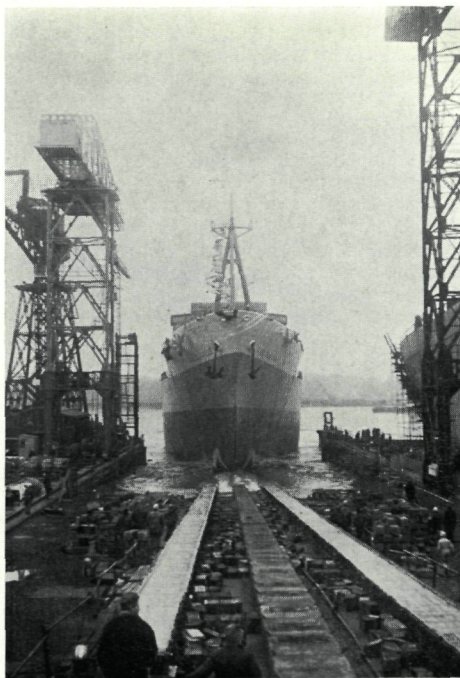
containers. Ruimen 2 en 4 kunnen later voor een gelijkaardig doel ingericht worden. De totale graaninhoud van de laadruimten bedraagt ca. 18.250 m³.

De talrijke en ruime luikhoofden laten een makkelijke stouwing toe.

Zoals bij de overige VILLE-boten is ook in deze eenheid plaats voorzien voor de verscheping van palmolie. In zes tanks kunnen 1.550 ton van dit product gepompt worden. Ook het laadgerei staat in functie van een snelle en efficiënte goederenomslag. Het electrisch aangedreven kraanwerk bestaat uit 3 kranen voor 12 ton elk, 4 laadbomen voor 5 en 10 ton, 2 bokken van het Velle-type met elk een hijskracht van 30 ton, en op het bakdek een tripod mast met een zware spier voor een hefvermogen van 60 ton. Verder werden als dekwerktuigen opgesteld : een ankerlier, 2 kaapstanders, 12 laadlieren en 4 toppinglieren. Het stuurmechanisme is electro-hydraulisch versterkt.

Evenals het op de helling staande zusterschip kan deze nieuwe eenheid 71 passagiers - 58 volwassenen en 13 kinderen -

Tewaterlating van de « FABIOLAVILLE ».



vervoeren. De dienstverlening voor het beperkt aantal passagiers wordt tot het maximum nagestreeft. Alle verblijven, dus ook deze van de bemanning, en zelfs de stuurhut, zijn «airconditioned». In de zes dekken hoge opbouw zijn er 3 dekken speciaal voorbehouden aan allerlei ontspanningslokalen ten gerieve van de gasten. Op het A-dek beschikken deze laatste over een promenadedek, salon, bibliotheek, rooksalon, veranda, bar en projectiezaal.

Jeugdige passagiers worden verzorgd in een kinderkribbe terwijl de liefhebbers een duik kunnen nemen in het openluchtzwembad dat gelegen is voor het ruim 5. Op het B-dek geeft een kapperssalon de gasten de mogelijkheid hun haar te laten verzorgen. Op dit dek is ook een boetiek ondergebracht, evenals een hospitaal. Het restaurant tenslotte bevindt zich op het C-dek.

De FABIOLAVILLE is uitgerust met de meest moderne navigatiemiddelen, zoals gyrokompas, twee radars, echolood, loginstallatie, radiotelefonie, Facsimile en Deccanavogator. Een 8 cilinder-dieselmotor Cockerill - B & W. 8 K 74 zorgt voor de aandrijving van een vierbladige schroef. De motor heeft een continu vermogen van 15.000 EPK bij 124 omw./min. waardoor een dienstnelheid van 19 knopen kan aangehouden worden.

De electriciteit wordt geproduceerd door 3 dieselgeneratoren. Elke set bestaat uit een opgeladen 8 cilinder ABC-motor met een vermogen van 900 EPK welke gekoppeld is aan een ACEC generator van 600 KW. Verder staan er in de machinekamer allerlei pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, alsook een draaibank opgesteld.

De motor kan vanaf de brug bediend worden zonder direkt toezicht vanuit de machinekamer.

In de uitrusting van het schip zijn ook nog 4 motorreddingssloepen van versterkte polyester glasvezel en 2 opblaasbare reddingsvlotten begrepen. Iedere sloep biedt plaats aan 51 personen terwijl de 2 vlotten samen 30 personen kunnen opnemen.

Na een geslaagde aflevering van de tweede eenheid, zal de FABIOLAVILLE ingelegd worden op de lijn naar Zuid-Afrika, waarna zal overgeschakeld worden naar de dienst op Matadi.

WRESTLER, ANTWERPEN

Na een succesvolle technische proefvaart nam de sleepdienst Letzer N.V. op 14 april bezit van haar nieuwste aanwinst: de hoogzeesleper WRESTLER.

De WRESTLER is niet alleen het vlaggeschip van de rederij, maar tevens de sterkste sleper onder Belgische vlag. Bij een trekkracht van 65 ton laat het de totnogtoe sterkste sleper, de MICHEL GERLING, met 22 ton achter zich.

Het vaartuig werd gebouwd, onder toezicht van de klassificatiemaatschappij Bureau Veritas bij de Oostendse werf Béliard Murdoch (bouwnummer 210).

De hoofdafmetingen zijn: 52,32 m - 11,02 m x 5,78 m. De bruto tonnage bedraagt 704 register ton; de netto tonnage 40 register ton.

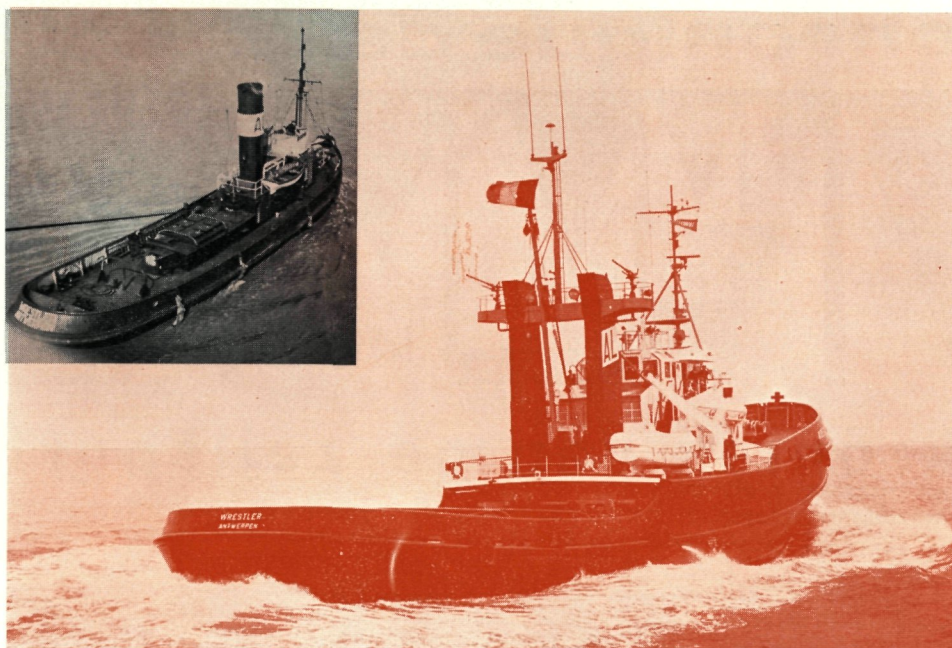
Het vaartuig is zo ontworpen dat het drie verschillende taken aankan: de hoogzeesleepvaart, de berging van in nood verkerende vaartuigen en tenslotte ook, hoewel in minder mate, de bevoorrading van booreilanden.

Door zijn bouw en zijn uitrusting is de WRESTLER in staat, in de meest barre omstandigheden, zijn plicht te verrichten.

Bijzondere zorg werd besteed aan de inrichting van de machinekamer. Twee G.M. Dieselmotoren van elk 2.15- PK bij 900 omw./min. zorgen voor de aandrijving van twee, in kortstraalbuizen geplaatste, verstelbare schroeven. Het dubbelschroefstelsel werd verkozen omdat het een betere manoeuvreerbaarheid toelaat. Bovendien werd het vaartuig uitgerust met een boegschroef, aangedreven door een 250 PK electromotor.

De sleepuitrusting bestaat uit een dubbele hydraulische sleeplier welke midscheeps in een speciaal daarvoor voorziene lierruimte is geplaatst. Twee kabels, één van 1.000 meter lengte met doormeter 50 mm., en één van 600 meter met doormeter 42 mm. liggen gebruiksklaar in twee kabeltrommels. Verder vindt men er de bijbehorende sleepuitrusting zoals een hydraulische sleephaak, de sleepbeting en sleepbogen.

Op het achterdek tenslotte bevindt zich een speciale breidellier voor een 40 m. staal-draad, doormeter 32 mm.



De « WRESTLER » oud en nieuw...

Opvallend is wel de volledige automatisatie van de hele uitrusting; zowel de hoofdmotor, schroeven en lieren zijn vanuit de stuurhut te bedienen zodat de hele sleepoperatie van hieruit kan geschieden.

Voor bergingsoperaties beschikt de WRESTLER over een stel pompen van verschillend debiet. Speciaal voor hulpverlening aan brandende schepen werden in de achtermast twee brandspuiten gemonteerd, waarbij de brand zowel met water als/of met schuim kan bestreden worden. Voor onderwaterwerk beschikt men aan boord over een volledige brand- en lasapparatuur als ook een duikersuitrusting.

Tenslotte kan de WRESTLER ook ingezet worden als bevoorradingschip. Speciaal voor deze taak werd het achterdek versterkt tot 3 ton per m², zodat een dekcargo van maximum 300 ton kan vervoerd worden. Om de werkzaamheden aan boord te vergemakkelijken werd een 9 meter lange laadboom met een hefvermogen van 5 ton geplaatst.

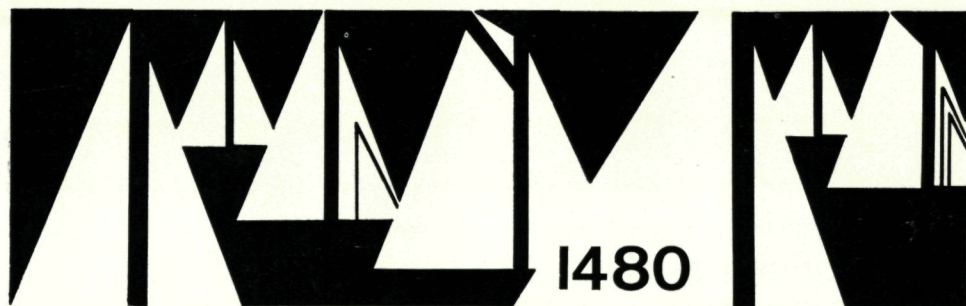
Buiten de gebruikelijke navigatie-apparatuur beschikt de sleper over vele extra's. Zo vindt men er 2 radars, R.D.F., extra radio-posten, 3 zoeklichten van 1500 W. elk, tot zelfs een intercom-installatie.

Aan boord is accommodatie voorzien voor 23 bemanningsleden. De inrichting der verblijven met o.a. een rooksalon, 2 kantines en een hospitaal overtreft de hedendaagse eisen.

Van de eerste WRESTLER is niet veel bekend. Waarschijnlijk werd deze 500 PK sterke stoomsleper tijdens de eerste Wereldoorlog gebouwd in Engeland (bouwjaar is mogelijk 1918).

Tot in 1923 deed het vaartuigje waarschijnlijk dienst op de Colne rivier, en in de haven van Colchester. Dat jaar werd het door de Sleepdienst Letzer aangekocht van een reder uit Brightlingsea, waarna het vooral dienst deed voor de rede van Antwerpen en op de Schelde. Na een loopbaan van 40 jaar werd de sleper uit de sterkte afgevoerd en op 31 mei 1963 voor sloop verkocht aan de Boelwerf te Temse.

chronique de la voile



kroniek van de zeilsport

PHANTOM, FLEURON DU YACHTING BELGE.

p. benoidt

PHANTOM évoque un beau voilier de chez nous, connu et redouté en régates. Cette année, un tout nouveau PHANTOM a fait son apparition en BELGIQUE ; ce magnifique voilier, digne héritier de son prédécesseur nous est très obligeamment présenté par son propriétaire, Mr. A. MOORKENS, sympathique industriel anversois, bien connu dans le monde automobile.

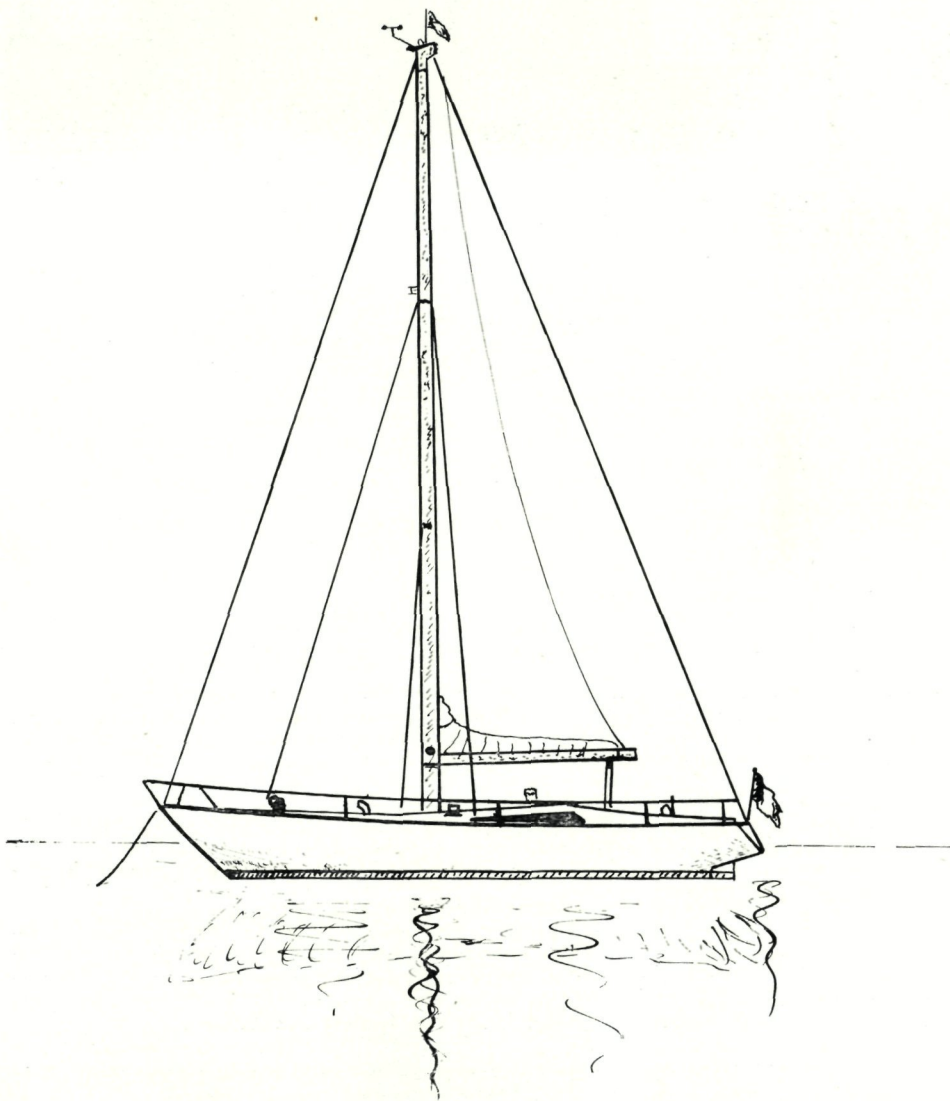
Les plans de ce bateau ont été réalisés par la société SPARKMAN & STEPHENS de NEW-YORK (sait-on que nos dragueurs côtiers ont été dessinés par la même société ?) et la construction a été confiée à un des chantiers les plus modernes du monde : NAUTOR en FINLANDE.

PHANTOM : 13 tonnes de polyester et de plomb, près de 15 m de long, un mât en aluminium spécial de 17 m, un pont en teck complètement dégagé et 120 m² de voiles en dacron tirant le tout allègrement à 8 nœuds. A bord, 8 équipiers au travail, un travail silencieux tour à tour de puissance, de précision, d'adresse et d'intelligence : pour cela, des « Winches », et des appareils électroniques judicieusement disposés.

Sous le pont nous avons tout ce qu'il faut pour vivre confortablement : 2 cabines pour le repos avec chacune un cabinet de toilette complètement équipé (eau chaude et froide

sous pression), un salon, une cambuse avec four et tout, ainsi qu'une véritable chambre de veille avec énorme table à cartes desservie par une « batterie » d'appareils électroniques comme : écho-sondeur, speedomètre, loch, anémomètre, indicateur de près, « computer » qui donne directement le cap pour le meilleur rendement lorsqu'on cherche à atteindre une marque au vent, radiogoniomètre et un radio-téléphone HF SAILOR. L'intérieur est entièrement décoré de bois de teck.

Sur le pont tout a été conçu pour être simple, efficace, durable et résistant à la corrosion. Nous avons déjà cité le mât en aluminium et le pont en teck, le grément est en acier



inoxydable et les bonnes vieilles épissures d'antan ont fait place à des sertissages également en « inox ». Quant aux capelages de nos ancêtres ils sont remplacés par des terminaux en forme de douilles s'encastrant directement dans le mât.

Le coton d'Egypte... connais pas ! Ici dacron « US » et nylon composent la garde-robe de PHANTOM signée du grand faiseur BRUCE BANK. Les voiles ont été coupées sur des données calculées par computer ; elles sont au nombre de 16 parmi lesquelles il faut citer un choix de 6 génois et 5 spinnakers. Combien cela représente-t-il de m² ? Probablement plus de 1.200 !



SAMENVATTING

PHANTOM is de naam van een wedstrijdzeilvaartuig, het meest moderne van BELGIE. De eigenaar, Mr. MOORKENS van ANTWERPEN is een industrieel die wel bekend is in de automobielwereld. Hij heeft welwillend een beschrijving gegeven van zijn boot. PHANTOM is gebouwd in versterkt polyester op een van de meest moderne jachtwerften van de wereld : NAUTOR in FINLAND, waar 24 boten gebouwd worden aan de lopende band. De ontwerper van dit zeer mooie yacht is de amerikaan ROD STEPHENS.

De afmetingen zijn als volgt :

- lengte 14,62 m.
- breedte 4,28 m.
- diepgang 2,36 m.
- waterverplaatsing 13.636 kg waarvan ballast 6.636 kg lood.
- zeiloppervlak 120 m².

De thuishaven is NIEUWPOORT.

De afwerking bestaat verder in twee kajuiten, elk voorzien van een wasplaats met lopend warm en koud water, een salon, een kombuis en een navigatiehoek uitgerust met al het mogelijk elektronisch materiaal zoals een zender-ontvanger HF en een computer die de gunstigste koers aangeeft om op de kortste tijd een bepaald punt (in de wind) te bereiken. De zeilen zijn van de engelse zeilmaker BRUCE BANK en zijn 16 in aantal, waarvan 6 genuas en 5 spinnakers, hiervan 2 gesneden volgens de methode « STARCUT » die toelaat bij de schijnbare wind te varen tot een hoek van ongeveer 45 graden. Alles aan boord is van polyester, aluminium, teakhout, roestvrij staal, dacron of nylon gemaakt. De bemanningen bestaan uit 30 man. 8 tot 10 man zijn nodig om PHANTOM te leiden gedurende wedstrijden.

We vinden werkelijk bekende figuren tussen de bemanning, zoals GORMON COOPER, jachtnavigatie specialist, MARCEL VAN KEIRSBILCK van BRUGGE, specialist van het op punt stellen van de zeilen, TCHOEPIE PAPYON, onmisbaar dekmeneuver. Dit jaar zal de PHANTOM 4.000 mijlen afleggen.

In 20 regatten zal de NOORDZEE, het KANAAL en de GOLF VAN GASCOGNE tot aan LEQUEITO bevaren worden.

NEPTUNUS en de ZEEMACHT wensen het schip veel wind in de zeilen alsook het beste voor zijn sympathieke bemanning.



répertoire biographique

Pieter Valckenier
aussi **Volckenyer**
AR 657 - 569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, fin 1703, le « ST.-ANTOINE DE PADOUE » (succédant à Pieter Vroome probablement). En 1705, commande la frégate de 120 Tx, le « ST.-PIERRE » (16 canons).

Cornelis Valckenier
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende (1704). Commande la frégate « EENDRACHT VAN BRUGGE » naviguant « tant en marchandises qu'en course, contre les ennemis des deux couronnes » (sic).

Jan Vandevelde
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende, commandant, en 1702, du « ST.-PIERRE ET PAUL » et en 1705 du « ST.-JAN » de 24 Tx.

Jan Vandenkerkhove
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, de 1703 à 1705, la frégate de 100 Tx et 16 canons « DE GEKROONDE PALM VAN BRUGGE ».

Michiel Vandenberghe
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1703 la frégate de 70 Tx 8c « DEN GOUDEN LEEUW ».

Pieter Verbiest
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, en 1703, la frégate de 170 Tx et 16 canons « ONZE LIEVE VROUW VAN DEN ROOSENKRANS ».

Jan de Vos
LB AR 657
569

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, en 1704, le « ST.-FRANCOIS », frégate de 75 Tx, 6c et 4 pierriers. Termine son journal de bord par ces mots : « Dominus providebit ».

Joannes Van Vlienier AR 569	Capitaine corsaire de Nieuport. Commande, en 1705, le « N.D. DE LOMBARDSIJDE », 60 Tx 6c 2p.
François Vanden Abeele AR 569	Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, en 1705, le « ST.-JAN » 2 canons (Poenschip de 20 Tx).
Vandendriessche (G)	Capitaine corsaire d'Ostende en 1710.
Johannes de Vadere AR Lb	Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, en 1709, le « LA TROMPEUSE », en 1711, la chaloupe « LE PRINCE EUGENE » et en 1712, la barquelongue « LE ST.-FRANCOIS ».
Balthazar vander Heyde AR 569	Capitaine corsaire d'Ostende. En 1744 commande le « PIGEON » barquelongue de 70 Tx, pour lequel caution de 6.000 gulden est payée.
Georges Van Aerdenborch (HM) aussi van Aerdenbourg	Capitaine corsaire de Dunkerque (1646)
Jean Van Aerdenborch (HM)	Capitaine corsaire de Dunkerque (1641-1646)
Jan Van Aerderick	Capitaine corsaire de Dunkerque (1634-1641)
Louis Van Aertrike (HM)	Capitaine de Vaisseau (1402-1403)
Cornil Hendricksen Van Altmar (HM)	Capitaine corsaire de Flessinghe en 1554 sert sous l'amiral Van Meckeren
Maillard Van Bavincone	Capitaine corsaire de Dunkerque (1644)
Pieter van Berchem (BWI)	Capitaine des Gueux (1570)
Jan van Blanckaert aussi Jan Blankaert (HM)	Amiral de Flandre (1399), combat les Anglais sur mer. Il dirige notamment une expédition (1402-1403) contre les navires de pêche des Anglais en représailles de l'enlèvement par les Anglais de pêcheurs Flamands emmenés à Hall où le magistrat de Bruges les réclame en vain à Henri IV (1402). Puis après les attaques de la côte et de Sluys par le Comte Thomas de Lancastre (1404) et vu l'insécurité générale sur mer, Jean Sans Peur confie à Jan Van Blanckaert, Amiral de Flandre la protection du commerce maritime flamand. Or les navires de son escadre, non contents de courir sus à ceux d'Angleterre et aussi d'Anvers attaquent même les marchands qu'ils ont pour devoir de protéger, si bien que les magistrats des trois villes Bruges, Ypres et Gand traitent les capitaines du duc en pirates et les condamnent à l'exil.

Cornil Van Born (HM)	Capitaine corsaire de Dunkerque (1640).
Jean van Bosschuyser (BWI)	Capitaine de Vaisseau, sous Philippe II, commande le « Cocq ».
Willem van Cats (HM) AR Chambre des Comptes 26103	Vice-Amiral (1521). Commande le « Jésus », et sert sous l'Amiral Adolphe de Bourgogne.
Vincent van Clythove (HM)	Capitaine corsaire de Dunkerque, chef d'une escadre levée par les armateurs à la pêche pour la protection de leurs bateaux, vu l'absence de la flotte royale (1572).
Pieter Van den Camere (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1591. Commandant le « St.-Philippe Hende » 30 T. et 35 hommes ; faisait partie de l'escadre d'Anvers ; reste sans affectation après le désastre de l'expédition de l'Invincible Armada.
Gerard Van den Henne (HM)	Capitaine corsaire de Flessingue en 1554, sert sous l'amiral Van Meckeren.
Louis van der Binchorts (BWI) (HM)	Capitaine de Vaisseau sous Charles Quint en 1547. Sert sous l'Amiral A. de la Capelle ; fait partie ses escadres chargées de la garde des pêcheries.
Jacques Van de Vooren (HM)	Capitaine de Bergues, commande en 1624, le « St.-Winocq » navire du Magistrat de Bergues-St.-Winocq, puis en 1628 un navire de la flotte royale sous l'escadre de l'amiral de Ribera.
Pieter van de Vooren (HM)	Capitaine corsaire, commande en 1606-1607 la frégate « LA PERLE ».
Mathieu van de Walle (HM)	Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1695 la frégate « PRINCE ELECTORAL » (10 c. 6 perries, 90 hommes).
Cornil van de Zande (HM)	Capitaine corsaire en 1696
Jan van Doolaghe dit Backere	Capitaine sous Marie de Bourgogne, commandant de la « Marie » enlève en 1536 le « Lupaert » de Dieppe.
Joos Van Dorp (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1547
Pieter Van Douvrijn (HM)	Capitaine corsaire en 1626

Van Dijck	Capitaine corsaire, commande en 1624 la « Santa Clara ».
Van Dycke (Bauwens part I p. 161)	Amiral de la flotte (1690) Né à Ostende. Reçut du Roi pour ses actions d'éclat au combat, une médaille et une chaîne en or.
Paul Van Loo (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1570, fait partie de la flotte de l'Amiral Comte de Boussu qui appareille et conduit en Espagne Anne d'Autriche fiancée de Philippe II.
Cornil van Meckeren (HM)	Capitaine corsaire (XVI ^e siècle)
Jean Van Meumistre (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1570. Ancien échevin.
Marc Van Oben (HM)	Capitaine de Vaisseau (1637) sert sous l'amiral Michel Dorne.
Antoine Van Rye (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1552. Ancien échevin et poort-meester de la ville de Dunkerque.
Jean Janssens Van Schoonheven (HM)	Capitaine de Vaisseau (1591) sans affectation après le désastre de l'Invincible Armada.
Jacob Van Schu'enburg	Capitaine de Vaisseau, commande en 1570 « L'EPERVIER » Yacht Royal de Philippe II.
Eustache Van Tyelsteyn (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1579 un yacht garde-côte armé par l'amiral de Blois du Treslong au moment où Dunkerque est tombée aux mains du Prince d'Orange dont le Treslong est l'amiral.
Jean Van Vleyminck (HM)	Capitaine de Dunkerque 1640.
Joannes Van Vlienier AR 569	Capitaine corsaire de Nieuport, commande en 1705 le N.D. de Lombardzijde. 60 tx 6 c. 2 p.
Jean Van Wostine (HM)	Capitaine, ancien échevin de Dunkerque.
Jean Van Weer (HM)	Capitaine en 1600-1606
Dierick Van Westcappelle (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1565 « LA PUCELLE d'ANVERS ».
Egber Van Wijck (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1550-1570 la «RAVE» et le «FAUCON BLANC».

à suivre.



BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

MEISTER JURG,
THE SOVIET NAVY, vol I en II
Série Navies of the Second World War
Londres, Editions Mac-Donald,
49, Poland Street, London W.I., W.K.

Les éditions Mac-Donald réputées pour leurs nombreux livres maritimes et, en particulier pour leurs petits volumes oblongs traitant des diverses marines de guerre au cours du second conflit mondial, viennent de publier les deux premiers tomes de l'ouvrage « The Soviet Navy » de Jürg MEISTER.

Il s'agit de deux petits livres, abondamment illustrés de photos, très souvent inédites et rassemblent les schémas et toutes les données techniques des navires de guerre soviétiques ayant participé au conflit de 1939-1945.

Ces deux volumes traitent des cuirassés, des croiseurs, des destroyers, des torpilleurs, des escorteurs, des dragueurs et mouilleurs de mines, des vedettes rapides et des canonnières.

On sait que, depuis 1945, tous les états belligérants ont publié des historiques officiels, complets et objectifs de leurs listes de navires, de leurs opérations navales et de leurs pertes.

L'Union Soviétique fait exception à cette règle. Elle s'est montrée d'une fort grande discrétion en ce qui concerne les opérations de ses flottes.

Ce qu'elle a publié à ce sujet a toujours été très vague, incomplet et absolument tendancieux quant aux pertes infligées à l'ennemi. Plusieurs auteurs occidentaux se sont efforcés, sans grand succès, d'élucider le

mystère de la flotte soviétique, de son matériel, de sa répartition, de ses pertes pendant les hostilités.

Après des recherches extrêmement ardues, Jürg MEISTER, journaliste suisse bien connu dans le monde maritime comme chroniqueur naval, a réussi le tour de force de publier une œuvre qui paraît bien être exhaustive et qui met le point final à bien des problèmes et des controverses.

Il suffit de lire ses livres, admirablement documentés, pour comprendre pourquoi la Marine soviétique qui disposait de nombreux navires de guerre, n'a pratiquement rien effectué d'autre que des opérations d'évacuation et de ravitaillement de places assiégées, se bornant à un simple rôle de soutien de l'Armée Rouge.

On saisira, de même, les raisons pour lesquelles la minuscule flotte finlandaise, épaulée par quelques petits navires allemands a pu, de 1941 à 1944, bloquer la forte escadre russe de la Baltique et la contenir dans le Golfe de Finlande.

On verra aussi bien les causes de l'inefficacité de la Flotte de la Mer Noire qui, disposant d'un cuirassé, de 5 croiseurs et de nombreux destroyers et sous-marins, dut laisser une poignée de navires roumains, allemands et italiens dominer pratiquement les deux tiers de cette mer.

Les livres de Jürg MEISTER ne comportent pas d'exposé, au sens strict du terme, de la guerre navale 1941-1945. Les seules caractéristiques des navires russes, leurs effroyables pertes, les notes et commentaires de l'auteur sont suffisants pour expliquer par eux-mêmes l'échec naval soviétique, sans qu'une seule fois le courage remarquable des équipages des flottes soviétiques soit mis en doute.

Enfin, pour les « Shiplovers » et les compulseurs de données purement techniques, ces petits livres dévoilent un grand nombre de mystères relatifs aux machines des navires soviétiques, à leur vitesse, à leur armement, à leur DCA en particulier, aux cuirassés de 35.000 tonnes et aux porte-avions fantômes de cette marine.

Nous ne pouvons que recommander vivement ces ouvrages à quiconque s'intéresse de près ou de loin, soit à la marine de guerre, soit à l'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale.

R.V.N.



In het april-nummer van De Blauwe Wimpel, het maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw in de lage landen, verscheen een uitgebreide uiteenzetting over de technologische en industriële perspectieven in de oceanologie. De wereldzee is en blijft het onuitputtelijk reservoir voor het voortbestaan der mensheid en biedt vrijwel ongelimiteerde mogelijkheden voor de industrie. Een deelname hieraan is dan ook voor het bedrijfsleven uiterst dringend. Een schets en meerdere karakteristieke afbeeldingen komen hier zeer goed van pas voor de lezer. Ook krijgen wij een zeer duidelijk beeld van het boorschip « Pelican » van de Franse maatschappij « Société Maritime de Service Somaser ». Talrijke foto's, o.m. deze van de tanker « Esso Ghent » in de Scheldemonding smukken dit maritieme lentenummer op en het nieuws over de koopvaardij en de werven kwam ditmaal speciaal aan bod.

De Blauwe Wimpel, het enige uitgebreid maritieme maandblad in het Nederlandse taalgebied verschijnt twaalf maal per jaar en is verkrijgbaar bij de administratie van het blad, Korte Winkelstraat 15 - 2000 Antwerpen.

L. R.



MAQUETTISME MODELBOUW



FINALE DU CONCOURS DE CONSTRUCTION DU MODELE DU F. 904 DE BROUWER

Chers Amis Modélistes,
Nous espérons que votre modèle du De
Brouwer prend bonne tournure et que vous
surmontez aisément les obstacles techni-
ques de la construction.

Attention, il vous reste encore jusqu'à fin
septembre pour parachever votre Algérie -
En effet, la remise des prix aura lieu en
octobre 1972 à Oostende dans le Cadre de
l'Exposition Nationale bi-annuelle de Modé-
lisme qui se tiendra au Centre Culturel de
la ville Wapenplein.

Les candidats exposants seront informés
ultérieurement de la date précise de cette
manifestation. Ils sont cependant priés de
bien vouloir retourner au plus tôt à la Ré-
daction de NEPTUNUS - BP 17 - 8400
OOSTENDE le formulaire ci-après dûment
complété.

FINALE MODELPRIJSKAMP VAN DE F 904 DE BROUWER

Waarde Vrienden Modelbouwers,
We hopen dat Uw modelbouw van de DE
BROUWER weldra zal afgewerkt zijn, en
dat al Uw moeilijkheden zullen kunnen be-
loond worden.

Er blijven U nog enkele maanden over want
einde september dienen alle werken afge-
sloten te worden.

de Nationale Tweejaarlijkse Tentoonstelling
Tijdens de maand oktober 1972 zal de prijs-
uitreiking plaats grijpen in het kader van
voor Modelbouw. Deze manifestatie zal ge-
houden worden op een nog nader te bepa-
len datum in het Kultureel Centrum van de
la ville, Wapenplein.

We houden onze Kandidaat-Exposanten op
de hoogte en vragen tevens zo vlug moge-
lijk in het bezit gesteld te worden van on-
derstaand ingevuld formulier.

Namens de Redactie van NEPTUNUS
Postbus 17
8400 OOSTENDE

BON DE PARTICIPATION AU CONCOURS DU F 904 DE BROUWER

NOM ET PRENOM :

ADRESSE :

LOCALITE :

Participera au concours de Modélisme consacré à la construction de l'Algérie F. 904
de Brouwer à l'échelle 1/100ème.

Je m'engage à présenter mon modèle à l'exposition d'Oostende en octobre 1972.

Fait à le

Signature.

DEELNEMINGSBON AAN DE WEDSTRIJD F 904 DE BROUWER

NAAM EN VOORNAAM :

ADRES :

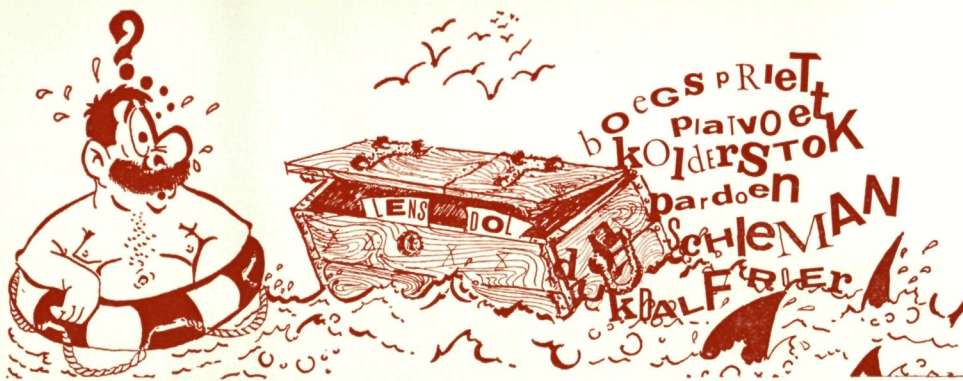
PLAATS :

Zal deelnemen aan de wedstrijd modelbouw betreffende het bouwen van de Algerine
F. 904 de Brouwer op schaal 1/100e.

Ik verbind mij er toe het model tentoon te stellen te Oostende a.s. oktober 1972.

Plaats en datum

Handtekening.



woorden uit de zeemanskist

WRAAK EN DRIFT

Een taal leeft. Nieuwe woorden vullen regelmatig de bestaande rijkdom aan, oudere woorden verliezen van hun uitdrukingskracht en verdwijnen. Soms gaat bij gelijk betekende waarden het zwaartepunt van het ene naar het andere over, waarna het eerste woord minder gebruikelijk wordt. Een typisch voorbeeld hiervan vinden we bij de woorden WRAAK en DRIFT.

WRAAK- (Fr-DERIVE DE VENT, Eng-LEEWAY, Dui-ABDRIFT) was oorspronkelijk de algemeen gebruikte term om de maat van VERLIJERING (het naar lij afzakken onder invloed van de wind) van een vaartuig aan te geven.

De waarde van de wraak wordt bij benadering bepaald door de hoek tussen KIELLIJN en KIELWATER te meten (b.v. met behulp van een peiltoestel of een hoekmeetinstrument) of te schatten (b.v. met behulp van een uitgevierde loglijn) - het is duidelijk dat dit de hoek is tussen de VOORLIGGENDE KOERS en de TREK die het schip DOOR HET WATER volgt. Deze door meting of schatting verkregen waarde gebruikt de zeevarende als opstuurmaat om het verlijeren tegen te gaan of om zijn gestuurde koersen te verbeteren bij een bestekbecijfering.

De wraak is afhankelijk van de DIEPGANG en de WINDVANG van het schip, de WINDKRACHT en de ZEEGANG, alsook van de VAART.

Aan boord van de vroegere zeilschepen was de wraak aanzienlijk, zoals blijkt uit een paar vuistregels die in de 18de eeuw aan boord van de vierkant getuigde schepen algemeen in gebruik waren. Gaande van frisse bries tot harde storm werd hierin aangeraden van 1 tot 7 streken (1 streek = $\frac{1}{4}$ graad) wraak toe te passen.

Aan boord van een scherp gebouwd en goed getuigd jacht zal de wraak bij dwarswind 2 à 3 graden bedragen en 6 tot 7 graden bij een aan de windse koers. Dit wordt 10 tot 12 graden bij jachten met rondere vormen.

Met de opkomst van de stoomvaart verminderde de windvang van de schepen en verhoogde de vaart, waardoor de invloed van de wraak op de navigatie minder belangrijk werd. Hierdoor ging echter de neiging tot oploeven van veel vaartuigen, wanneer zij vaart over de voorstevén lopen, in belang winnen. Met een minder goed oplettend roerganger aan het roer kan dit tot gevolg hebben dat de gemiddelde koers enkele graden aan de loef ligt, waarbij een eventuele wraak reeds meer dan tegengewerkt werd. Het nauwkeurig en regelmatig controleren van de gestuurde koersen is in dit geval belangrijker dan het bepalen van de wraak.

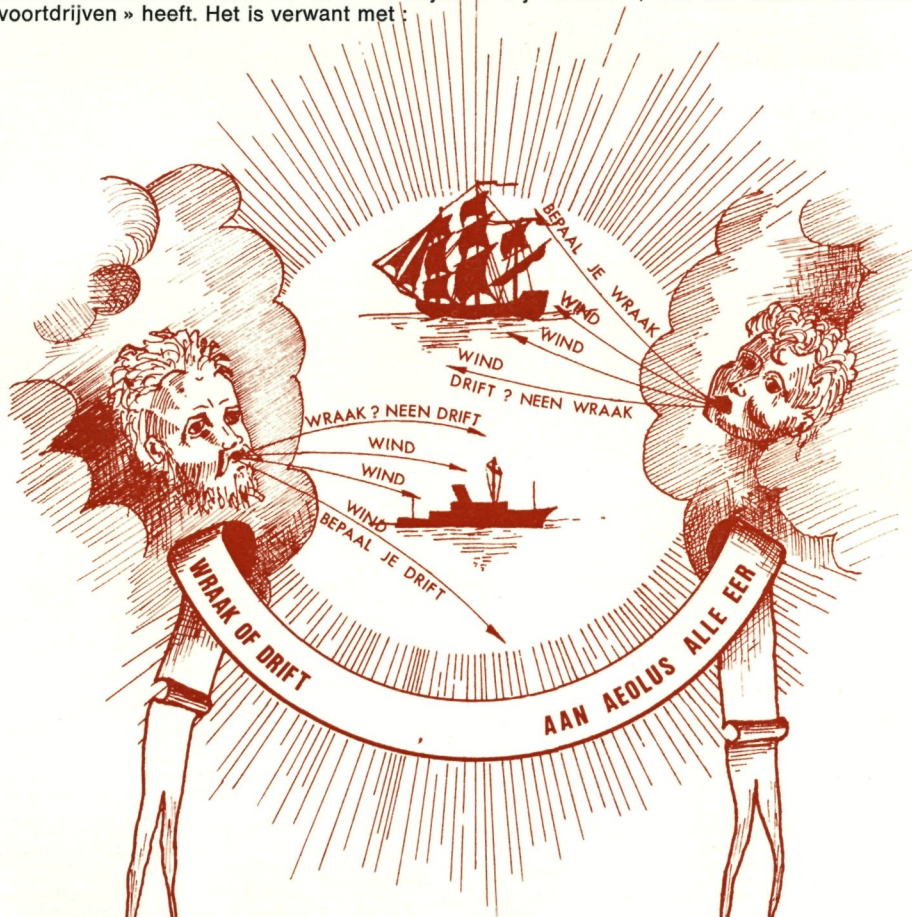
Veranderde omstandigheden en technieken vragen nieuwe woorden en het woord DRIFT ging geleidelijk aan de functie van wraak overnemen.

Aan deze «machtsovername» is echter een nadeel verbonden. Daar waar wraak één welbepaalde betekenis had en dit in verband met de navigatie en het zeilen, is drift echter niet alleen een synoniem van het voornoemde woord maar heeft het ook nog een 6-tal andere toepassingen die op het onzijdig gebruik van drijven berusten. Zo betekent drift niet alleen :

- afwijking van de koers (van een schip) door de werking van de wind op de romp, maar ook :
- de handeling van drijven van een vloeistof,
- een sterke stroming in of van het water,
- voldoende waterdiepte om te kunnen drijven,

j.b. dreesen

— stroming van zeeijs en smeltwater,
 — iets dat op het water drijft,
 alsook verschillende toepassingen in de luchtvaart.
 Hierdoor ontstaat het gevaar dat DRIFT (maat van verlijering) verward wordt met de GEHELE VERZETTING, die te wijten is aan het gecombineerde effect van WIND en STROOM, en die gelijk is aan de hoek tussen de VOORLIGGENDE KOERS en de TREK OVER DE GROND.
 Drift is een afleiding van drijven en levert inzake oorsprong geen moeilijkheden op. WRAAK behoort als zeeterm voor « afdrijven » bij WRAKEN, dat als oudste betekenis « voortdrijven » heeft. Het is verwant met :



- WRAK, een tijds een schipbreuk of ook nog de aangespoelde goederen van een gestrand schip, tegenwoordig een beschadigd, gestrand of gezonken schip.
- Wrak, in de betekenis van bedorven, ondeugdelijk — afgeleid uit « door zeewater bedorven » « van streek gegaan ».
- en is te vergelijken met :
 - het ijslandse REK, « door de zee op de kust geworpen »
 - het noorse RAK, « wat ronddrijft »
 - het engelse WRECK
 - het franse VARECH in de betekenis van aangespoeld zeewier.



NORMINEX 72

Du 22 mai au 04 jun 72 ont eu lieu les manœuvres franco-belgo-néerlandaises « NORMINEX 72 ». Les exercices se sont tenus au large de LORIENT.

Sa Majesté le Roi a tenu à rendre visite les 28 et 29 mai aux navires prenant part à ces manœuvres multinationales.

Lors de son arrivée à bord du ZINNIA Sa Majesté le Roi fut accueillie par le Commandeur LURQUIN, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, le Capitaine de vaisseau D. GE-LUYCKENS, Commandant du Groupement Opérations et le Capitaine de Frégate LIENART, Commandant du Groupe de dragage. Le Roi a suivi avec intérêt un exercice de chasse aux mines à bord du M 909 « BOVESSE », ainsi que le travail effectué par le groupe des plongeurs-démineurs de ce navire.

Le Roi s'est longuement entretenu avec l'équipage du « BOVESSE », ensuite avant de quitter le navire pour retourner à bord du « ZINNIA ».

FELICITATIES

In verband met het bezoek van Zijne Majesteit de Koning, aan de oefening « NORMINEX » mocht de « ZINNIA » volgend bericht ontvangen, die wij met fierheid publiceren en dit zonder medeweten van onze voorzitter...

p 3301230a mai
fm maison militaire du roi
to rqnct/zinnia
info rafno/comopnav
zen/zs

aan zinnia. voor fregatkapitein lienart, commandant van de mijnenbestrijdingsgroep van de belgische zeemacht in de oefening norminex 72. ik betuig u mijn algehele voldoening voor het uitstekend verloop van mijn bezoek aan uw groep, voor de presentatie van de schepen en de flinke geest van de bemanningen. ik verzoek u mijn felicitaties aan allen over te maken, en in het bijzonder aan de commandanten en de eenheden die ik mocht bezoeken.

ik wens de mijnenbestrijdingsgroep een succesvolle beëindiging van de oefening, en een goede terugkeer in de marinebasis.

boudewijn-kasteel te laeken.

bt





Charles Jonsen

MARINEKAZERNE

Met het Algemeen Order J/864 van 27 April '72 werd de benaming van het kwartier veranderd van « Kazerne Generaal Mahieu » in « MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN ». JONSEN, Charles werd te ANTWERPEN geboren op 18 mei 1902. Van de lichte 1922, vervult hij zijn legerdienst bij het Torpedoen Marinierskorps. Hij wordt op 30 november 1923 gededemobiliseerd. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden in 1940 meldt hij zich aan bij het Londens recruteringsbureau. Hij wordt verwezen naar de R.N.B.S. (Royal Navy Belgian Section) waar hij op 5 november 1941 in dienst treedt. Op 18 juni 1942 wordt JONSEN benoemd tot Petty Officer. Hij vaart aan boord van korvetten en trawlers.

Na het slagen in het examen van Warrant Officer wordt hij in die graad benoemd op 21 december 1943. Zijn grondige kennis over het neutraliseren van magnetische mijnen laat hem toe prachtig werk te verrichten in het Kanaal en op de Schelde. Bij een ongeval tijdens een ontminningsoperatie, op 12 september 1944, op de Schelde schiet JONSEN er het leven bij in.

In 1946 kreeg JONSEN volgende eretekens ten postume titel: Ridder in de Leopoldsorde met Kroon, Oorlogskruis met Palm 1940 en Herinneringsmedaille 1940-1945.

Op 6 juni II., ter gelegenheid van de Dag van de Zeemacht, werd in de kazerne die thans zijn naam draagt, de herdenkingsplaat officieel onthuld.

La dénomination du quartier a été changée de « Caserne Général Mahieu » en « MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN » par l'ordre général J/684 du 27 avril 1972. Charles JONSEN est né à ANTWERPEN le 18 mai 1902. Il accomplit son service militaire avec la levée de 1922, auprès du Corps des Torpilleurs et Mariniers. Il est démobilisé le 30 novembre 1923. Lorsque les hostilités éclatent en 1940, il va se présenter au bureau Londonien de recrutement. Il est renvoyé vers la R.N.B.S. (Royal Navy Belgian Section) où il entre en service le 5 novembre 1941. Le 18 juin 1942, JONSEN est promu Petty Officer. Il navigue à bord de corvettes et de trawlers (chalutiers).

Après avoir réussi l'examen de Warrant Officer il est promu à ce grade le 21 décembre 1943. Ses connaissances approfondies sur la neutralisation des mines magnétiques lui font accomplir un excellent travail dans la Manche et sur l'Escaut. C'est sur l'Escaut que le 12 septembre 1944, JONSEN perd la vie dans un accident durant une opération de déminage.

A titre posthume JONSEN reçut les décorations suivantes en 1946: Chevalier de l'Ordre de Léopold avec Couronne, Croix de Guerre avec Palmes 1940 et Médaille Commémorative 1940-1945.

A l'occasion de la Journée de la Force Navale, une plaque commémorative a été apposée le 6 juin passé à la Caserne qui porte actuellement son nom.

BEVELOVERDRACHT COMLOGNAV



De nieuwe bevelhebber Kapitein-ter-Zee Van Schoonbeek wordt gelukgewenst door Commodore L. Lurquin, Stafchef Zeemacht.

KAPITEIN-TER-ZEE VAN SCHOONBEEK, DE NIEUWE BEVELHEBBER

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was CPV P.M.J. VAN SCHOONBEEK leerling Officier aan boord van het opleidingsschip MERCATOR. Vanuit Belgisch Congo vervoegde hij de Royal Navy in Engeland, tesamen met de meeste cadetten van zijn promotie.

Na zijn officiersopleiding aan het ROYAL NAVAL COLLEGE te Dartmouth en de artillerieschool te Chatham diende hij aan boord van HMS TOTLAND, HMS GORLESTON en HMS BUTTERCUP. Hij nam deel aan convoeien in de Atlantische oceaan, in de Middellandse zee en aan de invasie van Noord Afrika en Normandië.

Sedert de oprichting van de Zeemacht heeft hij verscheidene functies vervuld, te veel om te vermelden.

CAPITAINE DE VAISSEAU LEMAIRE

Le Capitaine de vaisseau des Services BEM - H. LEMAIRE est né à Verviers en 1919. Engagé volontaire à l'Ecole des Cadets en 1935, il entre à l'Ecole Royale Militaire en 1938, élève de la 84e Promotion Infanterie Cavalerie.

Le 10 mai 1940, il passe au Centre d'Instruction des Sous-Lieutenants d'Infanterie. Prisonnier de guerre à la capitulation, il est rapatrié en décembre 1940.

Résistant armé, il rejoint, à la libération, le 3e Bataillon Fusiliers et après un stage en Grande-Bretagne, est instructeur à l'Ecole d'Infanterie et à l'Ecole des Sous-Officiers. Après un bref passage à l'Ecole des Cadets, le Capitaine LEMAIRE passe au Corps Naval le 1er juin 1950. Il y commande l'Unité Ecole et devient Chef de l'Instruction. Admis à l'Ecole de Guerre, il en sort Breveté d'Etat Major.

En 1954 il revient à OOSTENDE et participe à la création du Groupement Logistique Force Navale. Il y devient Officier Adjoint Chef d'Etat-Major et Chef de Corps.

En février 1964 il passe à l'Etat-Major Général (JS4) et en 1965, il devient Chef de la Section Logistique de l'Etat-Major Force Navale.

Il est nommé Capitaine de Vaisseau le 26 mars 1967.

Il commande le Groupement Logistique depuis le 14 décembre 1970.

Il a suivi le « US Navy Supply Management Course for Senior Foreign Officers » et est diplômé du « US Industrial College of the

Armed Forces » et du « Vervolmakingscentrum voor Bedrijfsleiding » de l'Université de Louvain.

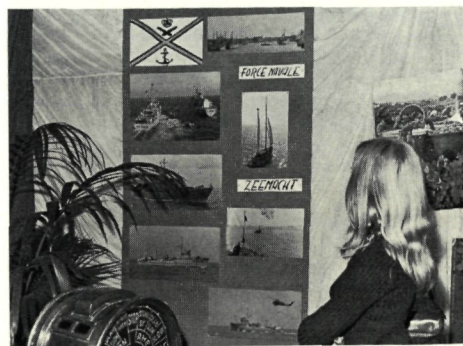
FILMS DU SERVICE FILMEN DIENST IRP

TITEL TITRE	TAAL LANGUE	DUUR DUREE
Kamina à Montreal (1967) *	N	38'
	Muet	38'
	N	38'
« Old Ships never die » (Kamina)	N	37'
Kamina aux Antilles (1964)	Muet	47'
Avec le GODETIA en Islande *	F	47'
	Muet	47'
Met de GODETIA naar de IJslandse wateren	N	47'
Task Group 418.8	N	30'
(Destination Caraïbes)		
Zinnia	F	30'
Belgische Havens	N	17'
Ports Belges	F	17'
Belgische Zeemacht (1955)	N	15'
Force Navale Belge	F	15'
Garde Pêche en Islande (1960)	N	55'
Opération « Camoens » (Congo-1960) (2 Bobines)	Muet	1h32'
« Grande Barrière » (2 Bobines)	F	1h40'

Die filmen kunnen bekomen worden via de OSC/Groepering.

Ces films peuvent être obtenus par l'intermédiaire de l'OSC/Groupement.

NOS EXPOSITIONS ONZE TENTOONSTELLINGEN



Ook op het Vakantiesalon op de Heysel was de Zeemacht vertegenwoordigd.

SEMAINE NAVALE LA HULPE



La Hulpe du 1 au 4 avril

La Force Navale suscite encore et toujours un intérêt neuf...

MARINEWEEK TE WETTEREN

Van 24 tot 29 mei 1972 had te Wetteren een tentoonstelling van de Zeemacht plaats ter gelegenheid van de « Marine Week » die georganiseerd werd door de Brusselse Vereniging van de Oudgedienden van de Zeemacht.

Op woensdag 24 mei om 16 u 00 werd de tentoonstelling in de gemeenteschool plechtig geopend in aanwezigheid van talrijke prominenten. Daarna werd de erewijn gedronken, terwijl buiten de Kadetten van het Marine Korps de erewacht verzekerden.

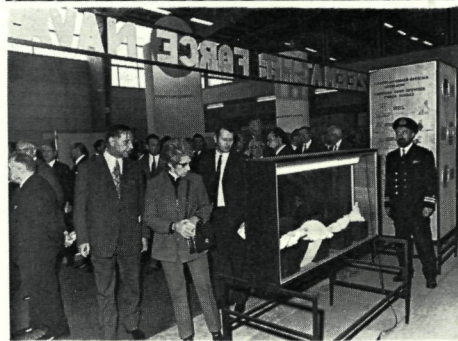
Na de opening, rond 17 u. werd op het stadhuis een tentoonstelling geopend van de NAVY Photo Club. ZM, de Model Yacht Club en Marine schilderijen, van de heer Carlo Adam.

Zaterdag 27 mei in de namiddag had een vergadering plaats van alle verenigingen oudgedienden Zeemacht a/b van de LIBERATION. De agenda vermeldde o.m. de erkenning van de Wetterse Vereniging van Oudgedienden.

Op zondag 28 mei werd een plechtig dankoffer gecelebreerd in de Dekanale Kerk op de Grote Markt ter intentie van wijlen 1 MC Ontmijner HOOGEWIJS. Na de H. Mis werd op het stadhuis een erewijn aangeboden door het Stadsbestuur.

Om 15 u. werden de prominenten en organisatoren dan ontvangen aan boord van de riviernielboot « LIBERATION ».

3e INTERNATIONALE VISSERIJBEURS



De 3e Internationale Visserijbeurs te Oostende werd geopend door de heer minister Tindemans en Burgemeester J. Piers. De Zeemachtstand had heel wat belangstelling.



De Cdt. en bemanning van de M 903 DUFOR wordt voorgesteld aan de heer Burgemeester Cooremans.

M 903 DUFOR TE BRUSSEL

De M 903 DUFOR was van 5 tot 8 mei de gast van de stad BRUSSEL.

Ter dezer gelegenheid werden de peterschapsbanden die BRUSSEL met de DU-

FOUR verbinden nauwer toegehaald. Verschillende festiviteiten werden op touw gezet en BRUSSEL vergastte de bemanning op een gulle ontvangst. Een televisietoestel werd geschonken aan het schip.

SEMAINE NAVALE A FLEURUS

Du 13 au 17 mai 1972, la ville de Fleurus, à l'instigation du Lion's Club de Fleurus présidé par Monsieur BONTE, a accueilli chaleureusement notre Force Navale. Celle-ci dans le but de mieux se faire connaître, notamment quant à son rôle et ses tâches, a proposé maintes manifestations.

Samedi, en présence de nombreuses personnalités, il y eut l'inauguration de l'exposition accompagnée du traditionnel vin d'honneur.

L'après-midi du dimanche fut réservé à la musique Force Navale qui souleva l'enthousiasme de la foule dès son arrivée au Parvis de l'Hôtel de ville.

L'aubade fut donnée dans la cour de la Maison de repos de Fleurus à la grande joie des pensionnaires. Le concert promenade fut précédé au son de la Brabançonne du dépôt d'une gerbe au Monument des Morts 14-18/40-45. Ce soir, un concert de gala s'est produit avec grand succès dans l'église paroissiale.

L'exposition ouverte au public dès 10 heures suscita l'intérêt du public. Plus ou moins 3.000 élèves des Ecoles locales et environnantes ont pu apprécier le rôle de notre marine.

Et cette semaine se termina par un gala cinématographique avec la présentation du film « La Grande Barrière de Corail ». La Haie d'Honneur était constituée par des matelots en uniforme 1860.



Ouverture de l'exposition navale à Fleurus.

REKORD BIJ DE ZEEMACHT

Vrijdag 31 maart was voor 1e Meester en Mevrouw R. VAN CAMPO een succesrijke

dag, want hun dochtertje SHEILA, amper 4 jaar oud, behaalde haar 25 meter zwembrevet, wat een unicum betekent in onze Belgische zwemsport.

Ondertussen werd het rekord reeds verbeterd en zij behaalde onlangs het brevet van 50 m.

SHEILA is zeker goed op weg zus NANCY in te halen die nu reeds op 12-jarige leeftijd kampioen van BELGIE crawl is. Wie beweert er nog dat er geen zwemtalent bestaat in de Zeemachtmiddens.

JAARLIJKSE WEDSTRIJD VOOR HET VERBINDINGSPERSONEEL

De wedstrijd voor het verbindingspersoneel werd gehouden in de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht op 8, 9 en 10 mei 1972.

Het doel van de nationale wedstrijd is een team uit te zoeken die België als volwaardige ploeg in de Natoverbindingswedstrijd kan vertegenwoordigen.

De onderdelen van deze wedstrijd zijn: Type-sounderen, Telegraferen, Telex-machineschrijven en Lichtmorseontvangst.

Dat het mogelijk is een van de vele prijzen te winnen heeft België reeds tweemaal bewezen toen de competitie plaats had in Rome waar we de eerste prijs behaalden voor lichtmorseontvangst en anderzijds in België in 1970.

Elke operator die op het tijdstip van aanvang van de competitie nog geen zes jaar dienst telt mag meedingen.

Op 8 mei hebben zich dan een vijftiental jonge kandidaten aangeboden die deelgenomen hebben in de verschillende disciplines. Een nauwgezet programma werd opgesteld door de verbindingsschool van Comienav. De eerste dag werd kennis gemaakt met de kandidaten daarbij hadden ze gelegenheid opwarmingsproeven te doen in de door hen zelf uitgekozen discipline. De tweede dag werd dan gestart met de officiële proeven. De evaluatiegroepen moesten wel een bijzondere inspanning doen om alle proeven op tijd verbeterd te hebben om alzo de eindscore van de tweede dag bekend te kunnen maken.

Op 10 mei, derde en laatste dag verliepen de proeven nog steeds volgens ANCA's voorschriften. De quiz die plaats greep moest wel een lichte wijziging ondergaan, gezien de aard van de kandidaten.

Rond vijftien uur werd dan door de evaluatiegroepen, onder leiding van ZDTR, CPC De Maesschalck en 1 LV Benoidt, OIC, de einduitslag bekend gemaakt.

Een receptie en prijsuitreiking zette de

kroon op het geleverde werk, zowel voor de kandidaten als voor het verbindingspersoneel van de school Transmissies.

De behaalde uitslagen :

MORSE ZENDEN :	MORSE ONTVANGST :
1. QMT De Backer	1. QMT De Backer
2. QMT Bruyère	2. Mat De Lanoye
3. QMT Brouwers	3. QMT Bruyère
4. Mat De Lanoye	TELEX :
FLASHING :	1. Mat Bekaert
1. QMT Eyckmans	2. QMT Dejardin
2. QMT Dejardin	3. Mat Van Hellemont
3. QMT Mertens	4. Mat Loots
4. QMT Verhasselt	5. Mat Vrijdag

CONCOURS DU PERSONNEL DES TRANSMISSIONS DE LA FORCE NAVALE

La compétition nationale des opérateurs des transmissions de la FN a eu lieu au Groupement Instruction et Entraînement les 8, 9 et 10 mai 1972.

Le but de ce concours est de sélectionner une équipe nationale pour représenter la Belgique à la compétition des transmissions navales de l'OTAN.

Les différentes disciplines de ce concours sont : réception morse à l'aide d'une machine à écrire, transmission morse, vitesse et exactitude d'une transmission par téléscripteur et réception de signaux en morse lumineux.

Tous les opérateurs ne totalisant pas 6 ans de service au moment des compétitions peuvent s'inscrire.

Le 8 mai donc, une quinzaine de participants se sont courageusement mis à l'œuvre pour décrocher un prix dans les différentes disciplines déjà citées.

Quelques miliciens n'avaient pas craint de se mesurer avec le personnel d'active dans la catégorie transmissions par téléscripteurs. Les groupes chargés de la correction des épreuves eurent fort à faire pour publier les résultats au jour le jour.

Un « quiz » amena un peu de diversité à la sobriété des épreuves et le 10 mai, le Directeur des transmissions de la FN, le CPC De Maesschalck put proclamer les résultats et remettre les prix aux lauréats au cours d'une petite cérémonie qui réunit tous les concurrents et organisateurs.

25 JAAR PRIESTERSCHAP E.H. AALMOEZENIER D. VAN PARIJS

Ter gelegenheid van het 25 jaar priester-schap van E.H. D. VAN PARIJS, Aalmoezenier bij de Zeemacht, had op 31 mei een kleine plechtigheid plaats in de Onderoffi-

ciersmess van de Marinekazerne BOOTSMAN JONSEN.

Aalmoezenier 1e klas D. VAN PARIJS zag het levenslicht te KANEGEM op 30 mei 1922. Na twee jaar klein seminarie gevolgd te hebben te ROESELARE, ging hij over naar het groot seminarie te BRUGGE en verbleef er 4 jaar.

Hij werd priester gewijd op 31 mei 1947. Van 1948 tot 1954 doceerde hij algemene vakken op het Onze-Lieve-Vrouw College te OOSTENDE. Na de cursus te hebben gevolgd van schipper 1e klas gaf hij van 1954 tot 1961 les aan de Vrije Visserijschool « Paster Pype » te OOSTENDE.

In 1961 werd hij definitief Aalmoezenier bij de Zeemacht en was sindsdien meermaals ingescheept aan boord van eenheden van de Belgische Zeemacht.

Kapitein-ter-Zee D. GELUYCKENS, Commandant van de Groepering Operaties, zette in een korte toespraak de verdiensten van de jubilaris in het licht en wenste E.H. VAN PARIJS nog veel geluk toe.

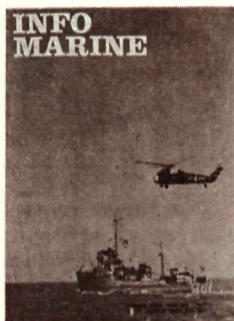


Een « drink » op de gezondheid van « onze » aalmoezenier Van Parijs.

L'ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE

Le 05 juin dernier, une brève cérémonie a eu lieu à bord du ZINNIA à l'occasion de la remise d'une somme de 25.000 F en faveur de l'Association d'Entraide de la Force Navale.

Ce fut Mme TIMMERMANS, veuve du regretté Commodore G. Timmermans, qui remis la somme au Commodore L. LURQUIN, Président de l'Association, entouré par le CVP D. Geluyckens, Commandant du Groupement Opérations, le CPC P. VAN DAMME, Commandant du ZINNIA et le CPF LIENART, Commandant de la Base Navale.



INFO-MARINE

Het tweede nummer van INFO-MARINE is er qua uitvoering heel wat op vooruitgegaan. Goed geïllustreerd bevat het heel wat inside-information over de Zeemacht.

Op 1 april werd Luitenant ter Zee 1e Klasse NAUDTS Karel, Commandant van de School Verbindingen (COMIENAV), na een vruchtbare loopbaan, op rust gesteld.



Luitenant-ter-Zee 1e kl. K. Naudts

MET PENSIOEN

Op 01 jun 72 verlaat 1M1 J. VERNAILLEN, Hoofdwapenmeester van COMSERVOST, de aktieve dienst.

1M1 VERNAILLEN begon zijn militaire loopbaan op 06 jul 1943 bij het 9de Linie Régiment. Gedurende de oorlogsjaren was hij krijgsgevangene in Duitsland. Na de bevrijding kwam hij over naar het toenmalig Zee-korps en diende aan boord van verschillende schepen waaronder de A957 KAMINA. Sedert December 65 was hij hoofdwapenmeester bij het Smaldeel der Diensten. Zeker een wel verdiende rust, na een goed gevulde loopbaan.

Als hoofdwapenmeester van het Smaldeel der Diensten wordt 1M1 J. VERNAILLEN opgevolgd door 1MP WEISE.

1M1 Vernaillen



NIEUW UNIFORM EERSTE MATROZEN



1MT/BV Marcel Treutens in het nieuw uniform van de 1ste Matrozen Beroepsvrijwilliger Zeemacht (met 10 jaar dienst).



Van 19 tot 24 mei verbleef onze MSI/Trg OUDENAARDE te RAMSGATE.

Op 05 juni vertrekt de GODETIA op visserijwacht naar IJSLAND en zal REYKJAVIK aandoen van 12 tot 15 juni. Terugkomst te OOSTENDE: 23 juni 1972. Op 04 juli zal hij terug op visserijwacht vertrekken tot 19 juli. St-Malo wordt aangedaan van 13 tot 17 juli.

De MSO's BREYDEL en BOVESSE zullen tijdelijk de actieve dienst verlaten op 05 juni. De MSO's ARTEVELDE en TRUFFAUT worden op de zelfde datum gecommissionneerd. De MSL HEIST gaat eveneens op rust en de MSC SPA zal zijn plaats innemen.

De Squad 124 en ZINNIA vertrekken op 12 juni naar het Noorden. De ZINNIA zal aanleggen te HELSINKI en de Squad 124 te AALBORG en te HÅLSINGBORG. De terugkomst te OOSTENDE is voorzien op 20 juni 1972.

Onze trainingsschepen M 903 DUFOUR en M 933 KOKSYDE zullen van 12 tot 23 juni oefenen met de KRO's dek. Van 16 tot 19 juni verblijven ze te LEITH (G.R.). Op 03 juli vertrekken ze terug met leerlingen naar BERGEN, KOPENHAGEN en FLENSBURG. Terugkomst 28 juli.

De A 962 MECHELEN vertrok op 31 mei met bestemming KRISTIANSAND, MALMO en LABO. Zijn terugkomst is voorzien op 16 juni.

Het Exposchip LIBERATION, was van 9 tot 11 juni te DUISBURG (N-D). Nadien onderneemt hij een rondreis die hem achtereenvolgens zal brengen naar THUIN, DINANT, WAULSORT en ANDENNE.

De GODETIA en de MSC's SPA en ROCHEFORT en de MSI OUDENAARDE zullen ter gelegenheid van onze nationale feestdag te BRUSSEL zijn van 19 tot 24 juli.

De ZENOBÉ GRAMME onderneemt een kruisvaart naar CORK en DARTMOUTH van 6 tot 28 juli.

Het Commando- en Logistieke steunschip « A 961 ZINNIA », het Smaldeel Hoogzeemijnenvegers bestaande uit de « M 906 BREYDEL », « M 902 VAN HAVERBEKE », « M 909

BOVESSE » en het Smaldeel kustmijnenvegers bestaande uit de « M 929 HEIST », M 930 ROCHEFORT », M 931 KNOCKE », « M 934 VERVIERS » en « M 935 VEURNE », hebben een kruisvaart gedaan in de Noordzee en het Kanaal van 22 mei tot 4 juni 1972.

Het Commando en Logistieke steunschip « A 961 ZINNIA » ondernam een visserijwachtkruisvaart in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee van 3 mei tot 19 mei 1972.

BEZOEK VREEMDE MARINES VISITES MARINES ETRANGERES

Van 28 april tot 1 mei 1972 bracht het Franse Opnemingsvaartuig « LA DECOUVERTE » een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE.

Van 28 april tot 5 mei 1972 brachten de Kustmijnenvegers van de Franse Marine «ANTARES» en «CASSIOPEE» een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE.

Van 10 tot 15 mei 1972 bracht de Deense Mijnenlegger «FYEN» een bezoek aan de haven van GENT.

Van 11 tot 13 mei 1972 bracht het Britse Patrouillevaartuig H.M.S. « CUTLASS » een bezoek aan de haven van OOSTENDE.

Van 16 tot 19 mei 1972 bracht de Nederlandse 3e Mijnenbestrijdingsflottielje bestaande uit Hr Ms «ROERMOND», Hr Ms «DRUNEN», Hr Ms «BLARICUM», Hr Ms «BROUWERSHAVEN», Hr Ms «BRIELLE», Hr Ms «GIETHOORN» een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE.

Van 27 mei tot 2 juni bracht het 5e Duitse Smaldeel Mijnenvegers bestaande uit de A 67 «MOSEL», M 1090 «PERSEUS», M 1091 STEINBOCK », M 1092 «PLUTO», M 1093 «NEPTUN», M 1095 «HERKULES», M 1097 «GEMMA» en M 1098 «CAPELLA» een bezoek aan de haven van OOSTENDE.

Van 9 tot 11 juni 72 was het Brits fregat « F69 BACCHANTE » op bezoek aan de haven van OOSTENDE.

Het fregat behoort tot de « Leander Class » en staat onder het bevel van Commander J.J.R. OSWALD.

Het werd gebouwd in 1968 door VICKERS Ltd High Walker, Newcastle en is uitgerust met zeven kanonnen en vier raketten. De waterverplaatsing bedraagt 2.350 ton voor een lengte van 112 m en een breedte van 12,50 m. De voortstuwing gebeurt bij middel van 2 turbines van 30.000 pk. De snelheid bedraagt 30 knopen (mijlen per uur).

de reserve - la réserve - de reserve

OFFICIERS DE RESERVE — RESERVE OFFICIEREN

SAMENSTELLING VAN DE RAAD VAN BEHEER

(Alg. Statutaire Vergadering 5 februari 1972 en vergadering van 17 maart 1972)

1. **Voorzitter :**
CPC Raymond BECHET (F), av. des Eglantines, 33, 1970 Wezembeek-Oppeem -
Tel. (02) 31.12.09.
2. **1ste Vice-voorzitter :**
CPF Roger PLANCHAR (F), Italiëlei, 84, 2000 Antwerpen - Tel. (03) 32.69.33.
3. **2de Vice-voorzitter :**
CPC René ROZE (F), Prinses Clementinaplein, 54, 8400 Oostende - Tel. (059) 722.94.
4. **Secretaris :**
CPC Henri ROGIE (N), Sint-Paulusstraat, 20, 8400 Oostende.
5. **Adjunct-secretaris :**
EDV Marcel MORET (F), av. de l'Araucaria, 72, 1020 Bruxelles - Tel. (02) 79.37.60.
6. **Penningmeester :**
Jean QUINET (F), rue des Champs Elysées, 33, 1050 Bruxelles - Tel. (02) 49.71.12.
7. **Beheerder :**
CPC Vital DELGOFFE (F), Kempisch Veldweg, 6, 2230 Schilde - Tel. (03) 83.19.25.
8. **Beheerder :**
CPF Jean-Luis LUDWIG (F), av. Gilbert Mullie, 42, 1200 Bruxelles - Tel. (02) 71.94.95.
9. **Beheerder :**
LDV Albert DORSIMONT (F), Eikelweg, 11, 1710 Dilbeek - Tel. (02) 33.74.24.
10. **Beheerder :**
CPC Christian PECKSTADT (N), Eeklostraat, 64, 9910 Mariakerke - Tel. (09) 26.35.63.
11. **Beheerder :**
LDV Daniël MEINERTZHAGEN (N), Kapelsesteenweg, 750, 2070 Ekeren -
Tel. (03) 37.77.79.
12. **Beheerder :**
CPF Jean SAUWEN (F), rue Botanique, 16, 1030 Bruxelles - Tel. (02) 17.30.19.
13. **Beheerder :**
2EV Franciscus PIERSSSENS (N), Lange Kongostraat, 7, 2000 Antwerpen
Tel. (03) 36.54.92.
14. **Beheerder :**
CPF Charles VAN AVERMAET (N), Venneborlaan, 153, 2100 Deurne - Tel. (03) 24.07.30.

UITVOEREND BUREAU

(Vergadering van 17 maart 1972)

- N1 - Administratie : H. Rogie.
N3 - Operaties : R. Roze.
N4 - Financiën : J. Quinet.
N5 - Publ. Relations : C. Van Avermaet.
N2 en Adj. N5 : J. Sauwen.

GEWESTELIJKE AFDELINGEN RO-ZM - VOORZITTERS

Antwerpen : F. PIERSSSENS
Oost-Vlaanderen : C. PECKSTADT
Brabant : A. DORSIMONT
West-Vlaanderen : H. ROGIE



Rechts de nieuwe nationale voorzitter van de Vereniging Reserve Officieren Zeemacht, CPC(r) R. Béchet, links past-president CPF(e) Deseck.

« WEST - VLAANDEREN »

Op vrijdag 21 april was een delegatie van 75 reserveofficieren van de Franse Marine te gast bij de Zeemacht te Oostende. De genodigden, die uit alle hoeken van Frankrijk waren opgekomen, stonden onder de leiding van CPV Fournery, commandant van Ciram-Paris, bijgestaan door zijn aanstaande opvolger CPV Neyrod.

In de Zeemachtkazerne werden ze verwelkomd door CPV Geluyckens, commandant van de Operationele Groepering van de Zeemacht, en door CPC (R) Rogie, voorzitter van de Westvlaamse reserveofficieren van de Zeemacht.

Na een korte uiteenzetting over de organisatie en de rol van de Zeemacht, zowel in vredes- als in oorlogstijd, brachten de Fransen een bezoek aan de Marinebasis van Oostende, waar ze verwelkomd werden door CPF Liénart, commandant van de basis. De voormiddag werd besloten met een receptie aan boord van de « Zinnia ». Ditmaal was het CPC Van Damme, bevelhebber van dit prachtige commandoschip, die de eer genoot de Franse genodigden welkom te heten.

Op de lunch in de Zeemachtkazerne, ingeleid volgens de tradities van de Franse Marine, waren talrijke hogere officieren van de Zeemacht aanwezig. CPV Fournery bedankte er zijn Belgische collega's van het actief- en reservekader voor het hartelijk onthaal te Oostende.

De namiddag werd besteed aan een geleid bezoek aan Eguermin. Daar was het CPV

Lok van de Nederlandse Marine, commandant van de opleidingsschool, die de Franse reserveofficieren welkom heette. Steeds vergezeld van hun Belgische collega's begaven de Franse marineofficieren zich vervolgens naar het stadhuis waar hen een receptie aangeboden werd door de heer Burgemeester Piers, bijgestaan door de havenkapitein, de consul van Frankrijk en talrijke gemeenteraadsleden.

De dag werd besloten met een avondmaal in de nieuwe yachtclub van Nieuwpoort. Onder de talrijke prominenten die deze zeer gezellige avond bijwoonden, bemerken we de heer Burgemeester van Nieuwpoort, de Franse generaal Berthet en Admiraal Lebigeau, nationaal voorzitter van de Franse marineofficieren van het reservekader. In naam van de Belgische reserveofficieren van de Zeemacht, was het CPC (R) Rogie die de genodigden bedankte voor hun talrijke opkomst en de nadruk legde op de betekenis en het belang van deze zeer geslaagde verbroederingsdag. Als herinnering aan deze heuglijke gebeurtenis overhandigde hij hen het wapenschild van de reserveofficieren van de Zeemacht.

's Anderendaags 22 april, was het de beurt aan de Belgische reservisten te gast te zijn bij hun Franse collega's te Duinkerke. Het programma van deze tweede contactdag was buiten alle verwachtingen. Citeren wij: een geleid bezoek aan de scheepswerven France-Gironde waar een O.B.O-schip van 160.000 dwt. op stapel lag; een receptie aangeboden door de hr. Burgemeester van Duinkerke op het stadhuis; een lunch in « Le Foyer du Marin », die in een zeer gezellige sfeer verliep; een havenrondvaart langsheen de nieuwe 125.000 tonzeesluis en de aanlegkaaien van de BP-rafinaderijen en het maritieme staalbedrijf Usinor waar ertsschepen tot 90.000 dwt. nu reeds aanleggen. Na een geleid bezoek aan een moderne transcontainerschip namen de Belgische genodigden afscheid van hun Franse vrienden, echter niet zonder schikkingen getroffen te hebben voor het verdere organiseren van even interessante contactdagen tussen beide kringen van reserveofficieren.

Kortom, alle deelnemers waren uiterst opgetogen over deze twee verbroederingsdagen, die in alle opzichten tot een waar succes uitgroeiden en in een sfeer van ware collegialiteit verliepen.

In de loop van de maand juni richt onze kring andermaal een gastronomisch souper in, dat als naar gewoonte zal plaats hebben in de officiersmess van de Zeemacht-kazerne van Oostende. Het maal wordt gevolgd door onze traditionele dansavond, die ditmaal opgeluisterd wordt door een disco-bar.

Onze kring volgt dus getrouw de evolutie op gebied van ontspanningsmuziek. De modernste « toppers » zult u kunnen genieten in een echte stereo- en romantische ambiance, wat onze jonge leden — en ook de « minder jonge » — wel in de smaak zal vallen. Per circulaire worden onze leden ingelicht omtrent de juiste datum van deze activiteit getekend « West-Vlaanderen ».

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS FORCE NAVALE

Assemblée Nationale des Anciens de la FN

Le 27 mai, la vedette Libération amarrée sur l'Escaut à Wetteren à l'occasion de la Semaine Navale qui y était organisée, a reçu les délégations de toutes les associations des Anciens de la Force Navale. Toutes les régions du pays y étaient représentées. Le Président National, Monsieur Debaisieux remercia vivement les présidents des Sections pour leur participation.

A l'ordre du jour figurait entre autres le programme des activités nationales pour le second semestre 72 et l'année 73.

Il fit part de son désir de créer un ou plusieurs challenges sportifs parmi les sections ainsi que de procéder au jumelage de nos sections avec les associations équivalentes des marines françaises, néerlandaises, anglaises et allemandes.

L'Assemblée procéda également à la reconnaissance de Wetteren et de Namur.

L'Association Nationale des Anciens de la Force Navale section de Liège inaugure son Local

La Section de Liège de l'Association Nationale des Anciens de la Force Navale vient d'inaugurer son local, situé au numéro 1 de la rue Léopold (St Lambert) (1ière étape). De nombreuses personnalités y assistaient et notamment le Vice-premier Ministre Cools. Cette section compte quelque 250

affiliés parmi lesquels deux vétérans : Messieurs Samuel Wilmar (68 ans) et Hubert Luites (71 ans) qui, tous deux, firent partie du Corps des Torpilleurs (1920-1927).

La Force Navale adresse au Comité de cette section ses plus vives félicitations pour le dynamisme à encourager les miliciens actuellement sous les armes à rejoindre les « Anciens » de Liège.

Secrétariat, rue Hullos, 3, Liège.

ARGO

Het driemaandelijks tijdschrift « Argo » blad van de Gentse Oudgedienden Zeemacht, wordt met de dag — of drie maanden — beter. Keurig verzorgd, merklijk beter dan voordien — interessant van inhoud, kortom de heer J. Maron heeft zijn blad stevig in handen.



Vereniging Oudgedienden Zeemacht Gent

JAARPROGRAMMA 1972

- 21/2 Diaprojektieavond
- 11/3 Algemene Vergadering gevolgd door een Bal in zaal St.-Elloo
- 15/4 Mosselsouper gevolgd door gezellig samenzijn
- 7/5 Uitstap per autocar met een bezoek aan Duinkerke en zijn haven
- 11/5 Roeiwedstrijd gehouden te Brussel.
- 4/11 Diaprojektieavond
- 19/11 Een geleid bezoek aan de suikerfabriek van Moerbeke
- 2/12 Sint.-Niklaasfeest.

SPERRY MARINE SYSTEMS

OPENT IN BELGIE EEN VERKOOPKANTOOR EN EEN ONDERHOUDSDIENST

Sperry Marine Systems Belgium zorgt ervoor dat U de service krijgt, die U enkel van de fabrikant van 's werelds meest uitgebreide gamma op gebied van navigatie-apparatuur kunt verwachten. Sperry-apparatuur beantwoordt aan de wensen van alle schepen, van supertankers over passagiersschepen tot het kleinste vissersschip en yacht.

**geïntegreerde navigatiesystemen – collision avoidance
systemen – kompassen – automatische besturingen –
radars – stabilisatievinnen – dieptemeters – Loran – Omega.**

**SPERRY
MARINE SYSTEMS**

LEOPOLDSTRAAT 49

2000 ANTWERPEN

TEL 03/331433

TELEX 31813

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever

J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zee-macht.

20° jaargang
nr. 138

neptunus 1972

20° année
no. 138

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (ge- woon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 1755 du société générale de banque oostende - compte 280-0400779-12 de neptunus — p.r.k. 1755 van de generale bankmaatschappij oostende - voor rekening 280-0400779-12 neptunus — p.r.k. 146270 van de kredietbank oostende - voor rekening 473-6090311-30 van neptunus — c.c.p. 146270 du kredietbank oost- ende - compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aan- gesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adap- tation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toe- stemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. 059-751.32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « de vuurtoren » tel. 059-751.32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1972, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oost- ende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68 Gent.

